

Les Œuvres Sociales dans les Chemins de Fer Chinois

par

LOU YEE-WEN

*Diplômée de l'École Normale Supérieure de Pékin
Diplômée de l'École Libre des Sciences Politiques de Paris*

THÈSE PRÉSENTÉE A LA FACULTÉ DES LETTRES DE PARIS
POUR LE DOCTORAT DE L'UNIVERSITÉ

PARIS
ÉDITIONS PIERRE BOSSUET
8, Rue Notre-Dame des Champs

1937

Les Œuvres Sociales
dans les
Chemins de Fer Chinois

A MA MÈRE
ET
A MON AMIE, MADAME DEMADE,
PROFESSEUR
A L'ÉCOLE PROFESSIONNELLE DE LANDRECIES

***La Faculté n'entend donner aucune approbation
ni improbation aux opinions émises dans les thèses ;
ces opinions doivent être considérées comme propres
à leurs auteurs.***

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DES LETTRES

Les Œuvres Sociales

dans les

Chemins de Fer Chinois

par

LOU YEE-WEN

Diplômée de l'École Normale Supérieure de Pékin
Diplômée de l'École Libre des Sciences Politiques de Paris

THÈSE PRÉSENTÉE A LA FACULTÉ DES LETTRES DE PARIS
POUR LE DOCTORAT DE L'UNIVERSITÉ

PARIS
ÉDITIONS PIERRE BOSSUET
8, Rue Notre-Dame des Champs

1937

* 30067

圖全路鐵國民華中

RESEAUX DES CHEMINS DE FER DE LA REPUBLIQUE CHINOISE

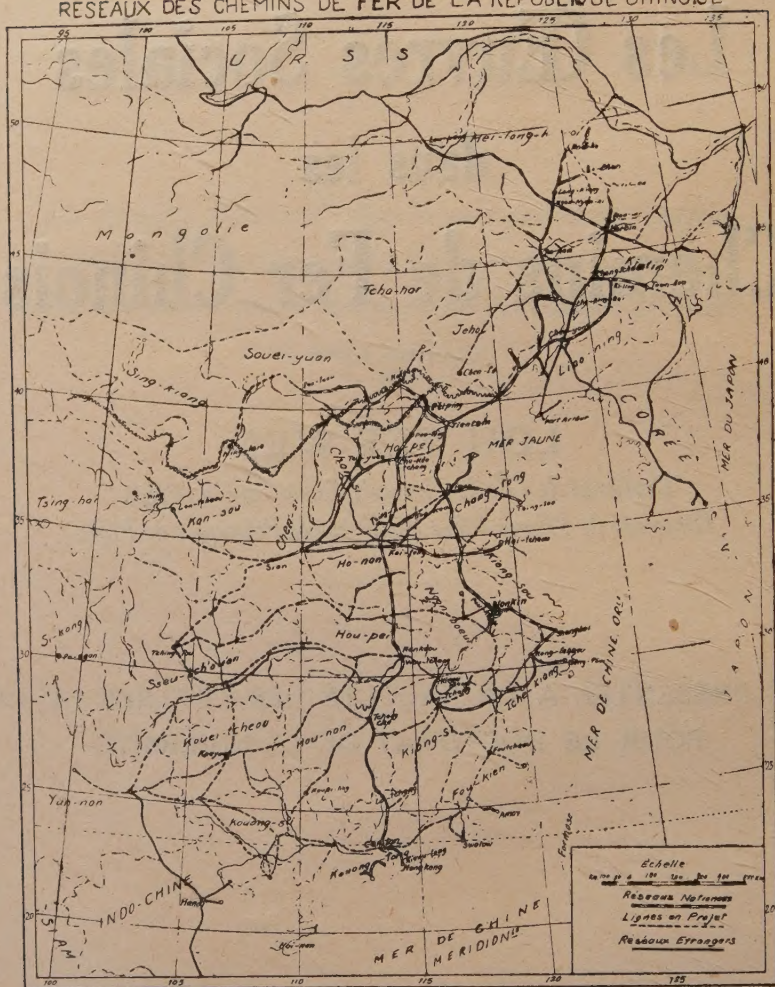


Tableau des 21 Réseaux des Chemins de Fer de l'Etat

TABLEAU des 21 RESEAUX des CHEMINS de FER de l'ETAT

Nom du réseau.	Parcours du train	Date d'achèvement.	Longueur de la ligne et des branchements.	Ressources de la construction
1) Pin-Han	Pei-pin à Han-keou	1906	1.741 km 653	emprunts belge et français.
2) Pei-Ning	Pei-ping à Pou-keou	1912	1.911 km 908	emprunts anglais et allemand.
3) Tsin-Pou	Tien-tsin à Pou-keou	1909	1.126 km 289 en Mandchourie 1.361 km 083	emprunt anglais.
4) Kin-Hou	Nan-kin à Chang-hai	1908	460 km 559	emprunt anglais.
5) Hou-Hang-Yong	Chang-hai à Hang-tcheou	1911	366 km 139	emprunt anglais.
6) Kiao-Tsi	Tsing-tao à Tsi-Nan	1904	660 km 056	emprunt allemand.
7) Pin-Soueï	Pei-ping à Souei-yuan	1923	1.125 km 917	ressources nationales.
8) Yue-Han (du Nord)	Wou-tchang à Tchang-oua	1918	575 km 680	emprunts américain, belge et français.
9) Yue-Han (du Sud)	Can-ton à Lo-tchang	1934	385 km 280	emprunts anglais, français & allemand.
10) Long-Hai	Lan-tcheou à Hai-tcheou	1909	1.092 km 746	emprunt belge.
11) Tchong-Tai	Che-kia-tchang à Tai-yuen	1907	381 km 746	emprunts russe et français.
12) Kouang	Can-ton à Kieou-long	1877	178 km 55	emprunt anglais.
13) Nan-Siun	Nan-tchang à Kieou-kiang	1916	147 km 560	emprunt japonais.
14) Tao-Tsing	Tao-keou à Tsing-hoa	1907	199 km 700	emprunt anglais.
15) Che-Tao	Che-ping-kiai à Tao-nan	1918	426 km	emprunt japonais.
16) Tao-Ngang	Tao-nan à Ngang-ngang-ki	1926	224 km	emprunt japonais.
17) Ki-Tchang	Tchang-tchoen à Yong-ki	1912	127 km	emprunt japonais.
18) Ki-Toen	Yong-ki à Toen-hos	1928	152 km 6	emprunt japonais.
19) Tsi-Ko	Long-kiang à Ko-char	) avec le réseau de Ko-Hai, dans l'ensemble 1.389 km 088		emprunt japonais.
20) Chen-Hai	Chen-yang à Hai-long			emprunt japonais.
21) Hou-Hai	Hou-lan à Hai-luen			emprunt japonais.

Les 7 derniers réseaux, ajouté le réseau de Ko-Hai, dans l'ensemble, soit 2.316 km 688; ils sont situés en Mandchourie.

En dehors de ces 21 réseaux de chemins de fer de l'Etat, il y a encore 644 km 812, qui appartiennent aux mains privées, dont l'ensemble soit 13.678 km 346.

INTRODUCTION

La Chine est un des pays les plus équilibrés au point de vue social. Chez nous, les classes sociales se sont mélangées, autrement dit, nous n'avons pas de classes hermétiques. Depuis que nous sommes en contact économique avec l'étranger, il est vrai, les conditions sociales ont changé. Autrefois, nous n'avions ni règles économiques sociales, ni lois ouvrières, mais une entente amiable entre le patron et l'ouvrier. Aujourd'hui, surtout dans les grandes villes, ces vieilles coutumes ne subsistent plus, nous ne faisons plus d'entente à l'amiable. Nos ouvriers travaillent péniblement dans des usines et, la plupart de celles-ci n'ont ni lois ouvrières, ni assurances contre les accidents, ni allocations familiales, ni garanties sociales.

Pour éviter la réaction révolutionnaire il faut d'abord améliorer le sort de l'ouvrier Chinois.

Comment peut-on arriver à résoudre ce problème ? La question est des plus délicates.

A l'heure actuelle, les conditions sociales existant en Chine ont changé, comme nous l'avons vu plus haut. Nous avons subi la contagion de la maladie « civilisation ». Cette maladie qui vient du machinisme moderne. A cause de la faiblesse de la « santé » nationale, cette maladie s'est aggravée en Chine, nous en souffrons beaucoup plus que d'autres pays, car, depuis le développement du machinisme, les capitalistes étrangers pénètrent chez nous pour exploiter toutes sortes d'industries tout en étant ignorants de nos mœurs et de nos habitudes. Pour faciliter leur exploitation, ils sont obligés de chercher des collaborateurs Chinois. Ce sont les

seigneurs locaux qui profitent de cette occasion. Mais ces derniers ignorent aussi les lois sociales qui existent dans les pays industriels. Notre classe ouvrière est donc sous une double oppression : celle des capitalistes étrangers et celle des seigneurs locaux. Elle est devenue la victime de la transition des deux civilisations : occidentale et orientale.

Pour remédier à cette maladie grave, on doit faire comprendre la situation aux entrepreneurs et notamment aux étrangers. Evidemment, les étrangers s'installent chez nous en vue d'intérêts économiques; ils doivent savoir que la masse ouvrière est leur clientèle fondamentale. Si un ouvrier gagne suffisamment, son pouvoir d'achat sera augmenté; de plus, si les conditions de la vie ouvrière s'améliorent, le rendement du travail sera accru et, finalement, les capitalistes gagneront davantage. Inversement, si la masse ouvrière est dans des conditions de vie impossibles, les troubles sociaux non seulement bouleverseront notre vie sociale, mais détruiront aussi les capitaux versés par eux dans l'industrie.

Malheureusement, les étrangers n'ont pas bien compris l'importance de ce problème, Notre Gouvernement voudrait bien intervenir dans ce domaine mais, en raison des traités inégaux, il ne peut pas jouer pleinement son rôle. Néanmoins, il pourrait intervenir dans les industries nationales, en dépit de la concurrence étrangère; or, il ne veut pas le faire. Peut-on demander le secours d'initiatives privées? Hélas! leur effort est aussi minime; un adage dit : « Une tasse d'eau ne peut pas éteindre un camion en feu ». Le mal a atteint notre société dans ses parties les plus vitales. La Chine est devenue, d'autre part, un vrai champ de bataille pour la guerre économique mondiale. Chez nous, la guerre économique est encore continue, elle influence notre vie politique, sociale, intellectuelle et même morale. Aux yeux des étrangers, la Chine est toujours dans le désordre.

Il est vrai que nous avons souffert de nombreuses difficultés. Le niveau de notre vie sociale est très inférieur et il ne peut pas être comparé avec celui des pays avancés matériellement. Nous n'avons à nous plaindre à personne et nous ne nous décourageons pas non plus pour la construction nationale. Pour lutter contre ces fléaux sociaux, chacun de

nous donnera son effort maximum. Un sage dit : « La volonté de la masse deviendra une grande muraille. » Pour protéger notre classe ouvrière, nous devons protéger l'industrie nationale. Nous avons besoin d'une grande muraille ! Les impérialistes étrangers peuvent renverser notre muraille matérielle, mais ils ne peuvent pas plier nos volontés.

Les œuvres sociales sont des médicaments efficaces pour guérir la misère des masses. Mais nous voulons nous borner ici à l'étude de l'ensemble ds cheminots. Parce que le domaine de l'industrie ferroviaire a une grande extension et une unité bien établie dans le cadre de la nation ; d'autre part, cette industrie est une des institutions vraiment modernes et internationales ; enfin, elle est en général centralisée sous l'administration de l'Etat ; aujourd'hui nous avons déjà 21 grands réseaux d'Etat ⁽¹⁾. Le premier projet de la construction des chemins de fer fut commencé en 1864 ; et le premier réseau a été achevé en 1877 ; c'est celui de Kouang-Kieou. Le problème des communications est une des questions les plus importantes pour nous. La Chine est un vaste Etat, l'absence de communications est une des causes de sa faiblesse. Actuellement, ces 21 grands réseaux d'Etat, selon les statistiques de 1930, occupent 99.754 ouvriers de toutes catégories, dont 37.892 pour le service de la traction et du matériel ; 36.052 pour le service des voies et travaux ; 21.088 pour le service du mouvement et trafic ; 4.722 pour le service général. L'importance de cette masse est considérable, surtout au point de vue social. A ce propos, comme personnellement, j'ai été fonctionnaire plus de trois ans dans les réseaux de Tsin-Pou, et de Pin-Han, et en même temps la présidente d'une des écoles pour les enfants de cheminots à Pou-keou, j'ai eu heureusement l'occasion de connaître le fonctionnement de beaucoup d'instructions, qui y ont été introduites, du point de vue pratique. C'est pourquoi, j'ai jugé qu'il pouvait être intéressant et instructif de retrouver les conditions de vie des ouvriers des chemins de fer. Et de montrer quelle a été l'intervention des pouvoirs publics en ce domaine.

Dans la première partie de notre travail, nous jetterons

(1) Voir la carte et le tableau des réseaux.

un coup d'œil sur les œuvres sociales existant dans les industries générales, pour nous permettre ensuite de les comparer avec celles existant dans les chemins de fer ; en même temps, pour montrer notre insuffisance et pour indiquer ainsi quelles raisons nous avons de renforcer notre effort à cet égard. Dans les deuxième et troisième parties, nous exposerons les conditions de la vie familiale et professionnelle de l'agent. Dans la quatrième partie, nous traiterons le problème de l'éducation qui dépend, dans le cas précis dont nous parlons, du Ministère des chemins de fer et non du Ministère de l'Éducation. Ces établissements d'éducation ont une influence considérable sur le personnel des chemins de fer, c'est pourquoi nous avons insisté sur ces organisations scolaires et éducatives. Enfin dans la dernière partie, nous citons en exemple une série d'œuvres importantes des chemins de fer français, sur lesquelles nous avons pu obtenir des informations précises. Dans un certain nombre de pays en Europe et en Amérique, en nous adressant particulièrement au Ministère de l'Intérieur en France, au B. I. T. à Genève, à la Fédération des cheminots, aux coopératives (nous avons pu visiter nous-mêmes un certain nombre de maisons et d'écoles). Nous n'avons pu utiliser dans ce travail qu'une partie de ces documents ; mais nous les ferons connaître ultérieurement au public chinois. C'est surtout le problème de la protection de l'enfance qui nous préoccupe. Il est peu développé en Chine, où ce domaine est négligé par notre législation.

En raison de la complexité de la question et surtout à cause de l'insuffisance des documents chinois, notre travail aura un caractère inévitablement incomplet. Mais à l'occasion de cet exposé, nous avons recueilli des renseignements précieux sur l'organisation en Europe et en Amérique, pouvant être utilisés par notre pays et nous les traduirons en langue chinoise. Nous espérons qu'ils nous permettront d'apporter quelques sensibles améliorations à la condition de notre classe ouvrière.

••

En terminant cette introduction, qu'il nous soit permis d'exprimer nos sentiments de profonde reconnaissance à tous

ceux qui ont bien voulu faciliter notre tâche, particulièrement à M. Maurice HALBWACHS, Professeur à la Faculté des Lettres de l'Université de Paris, qui a bien voulu diriger notre travail, nous aider de ses conseils et accepter d'être le rapporteur de notre thèse. Nous sommes également très reconnaissante à M. Marcel GRANET, Professeur à l'Université de Paris, Administrateur de l'Institut des Hautes Etudes Chinoises de Paris ; à M. Marc BLOCH, Professeur à l'Université de Paris, ainsi qu'à M. Joseph GIRARD, Professeur à l'Ecole des Sciences Politiques de Paris, Secrétaire Général de la Compagnie des chemins de fer du Nord, qui ont eu la bienveillance de nous aider dans ce travail, ce que nous ne saurions oublier.

PREMIÈRE PARTIE

Aperçu sur les Œuvres sociales existant dans les Entreprises industrielles chinoises

SOURCES ET DOCUMENTS

Deuxième annale chinoise du travail.

(Bureau de recherches sur les questions sociales de Pei-ping, Pei-ping, 1932).

Annuaire chinois du travail.

(Comité de rédaction de l'Annuaire chinois du Travail du Ministère de l'Industrie, Nankin, 1933).

Standard of living of Shanghai laborers.

(En deux langues : anglaise et chinoise, Hôtel de Ville de Shanghai, 1934).

Avant d'aborder l'étude des œuvres sociales dans les chemins de fer, il nous paraît utile de jeter un coup d'œil rapide sur ce qui se passe à cet égard dans l'ensemble des autres industries.

Le problème des œuvres sociales dans les entreprises industrielles s'est développé très tard en Chine, la plupart des catégories industrielles chinoises sont dans les mains d'entrepreneurs étrangers. Ces derniers ignorent les mœurs et les habitudes chinoises. Chez nous, autrefois, les ouvriers

travaillaient dans des ateliers familiaux. Il n'y avait pas de lois sociales, ni de règlements d'ateliers, mais, entre les patrons et les travailleurs, l'entente et la sympathie régnaient toujours, comme nous l'avons dit dans l'introduction. Nos ouvriers, habitués au vieux régime, n'ont pas l'idée de revendiquer leurs droits. Un proverbe français dit : « Qui ne demande rien, n'obtient rien. »

De plus, en Chine, l'histoire de la mécanique et son rôle dans la production moderne est encore toute récente et, naturellement, les œuvres sociales sont aussi très simples et rudimentaires. Nous donnerons seulement ici quelques indications générales destinées à fournir une comparaison entre les œuvres sociales dans les différents réseaux de chemins de fer.

I

Le Budget Familial des Ouvriers

Nous aborderons ce sujet par l'étude du budget familial des ouvriers et en le rapprochant du budget des cheminots. Nous pouvons dire dès maintenant qu'il résulte de cette comparaison que le gain des agents est supérieur à celui des ouvriers. Mais la recette familiale de ces derniers est compensée par le travail industriel des femmes et des enfants ; car, le domaine du travail du réseau de chemins de fer est moins étendu que les entreprises industrielles. Nous verrons plus loin que dans les 104 familles de cheminots il n'y avait qu'une seule femme-employée.

Nous ne nous occuperons pas ici de la question professionnelle.

La recherche du coût de la vie ouvrière en Chine est très récente. L'une des meilleures études est celle du bureau de recherches pour les questions sociales à Pei-ping ⁽¹⁾. Ce bureau a donné, en 1926 et 1927, des statistiques précieuses relatives au coût de la vie ouvrière dans cette ville. Le bureau social de la municipalité de Changhaï a fait une étude meilleure encore à cet égard. Ce travail a été commencé au mois d'octobre de l'année 1928. Il a appliqué le système allemand. On s'appuie sur les comptes de dépenses tenus jour par jour par les familles. Mais, en raison du fait que la plupart des ouvriers chinois sont illettrés, le bureau a envoyé vingt fonc-

(1) Depuis la capitale a été transférée à Nankin et Pékin est devenue « Pei-ping ».

tionnaires dans les familles, pour les aider à écrire. En vue de faciliter le travail, les relations sympathiques entre les fonctionnaires et les ouvriers sont très nécessaires ; pour cela le bureau distribue parfois des cadeaux aux ouvriers. Si les ouvriers ont des besoins urgents, les fonctionnaires leur conseillent de s'adresser au service de crédit populaire du bureau où l'on peut emprunter un capital. Si l'ouvrier, ou l'un des siens, tombe malade, les fonctionnaires lui indiquent un hôpital municipal pour ouvriers, où on le soigne gratuitement. A un certain moment, la confiance vis-à-vis des fonctionnaires s'établit profondément parmi les familles, ces fonctionnaires pouvant leur donner des conseils utiles de favoriser la vie domestique ouvrière.

Le résultat de ce travail est satisfaisant. Il a choisi 305 familles ouvrières de Changhaï pour base d'étude. Chacune de ces familles est composée de 3 à 7 membres, mais pour la grande majorité, soit 75,4 % de ces familles, c'est-à-dire 224, qui se composent de 2 à 4 personnes, la moyenne est de 4,62 personnes par famille. L'ensemble comprend 1.410 personnes, dont 707 hommes et 703 femmes.

Les ressources de ces familles sont : le salaire, la sous-location qu'elles peuvent faire à des célibataires et leur pension, les cadeaux et les emprunts auprès des parents ou des amis, les revenus de biens immobiliers ou d'affaires commerciales, etc. La moyenne des recettes annuelles des familles est de plus 416 dollars ⁽²⁾, 222 dollars de ces recettes sont le gain du chef de famille, soit 18 dollars 5 par mois. Ce montant est inférieur à la moyenne générale du traitement des petits employés du réseau de Kin-Hôu. Celui d'un employé du réseau de chemin de fer de Nankin à Changhaï, en 1933, était de 29 dollars 7 par mois. Les ouvriers, comme les cheminots, qui possèdent des biens immobiliers sont très peu nombreux. 87,3 % de leurs ressources sont le revenu de leur salaire, la proportion est la suivante : 53 % proviennent des ressources du père de famille ; 12,6 % de la mère ; 6,9 % du fils et 7 % de la fille. Cette proportion nous montre que le

(2) Le dollar de Nankin est légal pour toute la Chine ; il vaut six francs français actuels.

salaire des deux sexes, en Chine, est inégal. A Changhaï, selon les statistiques de 1928, la moyenne du salaire mensuel, dans une grande industrie, était de 20 dollars 65 pour l'homme; 13 dollars 92 pour la femme et 9 dollars 30 pour l'enfant. Depuis 1929, la législation ouvrière intervient; elle indique, dans l'article 24, que « si la capacité des deux sexes est égale, leur gain doit être égal. » Cette loi est théoriquement entrée en vigueur le 1^{er} août 1931, mais, dans la pratique jusqu'à présent, elle est restée lettre morte.

D'autre part, la proportion de recette nous indique aussi que le travail des enfants est très nécessaire pour la famille. Selon les statistiques de 1928, à Changhaï, dans 1.504 usines qui groupaient 237.572 ouvriers, dont 33,9 % d'hommes, 58,7 % de femmes et 7,4 % d'enfants. Ces enfants là sont très jeunes. La plupart des usines ne respectent pas les principes de la loi ouvrière qui a fixé, dans l'article 5, l'âge d'admission au travail à quatorze ans. Nous ne nous attarderons pas sur cette question. Nous étudierons les dépenses de la famille ouvrière.

La moyenne des dépenses annuelles de 305 familles est de 454 dollars 38, par rapport aux recettes, une différence de 37 dollars 87 par an. Nous l'expliquerons plus loin. La proportion de ces dépenses est : 241 dollars 54 pour la nourriture, soit 53,2 %; 37 dollars 83 pour le loyer, soit 8,3 %; 34 dollars 01 pour l'habillement, soit 7,5 %; 29 dollars pour les chauffage et éclairage, soit 6,4 %; 112 dollars pour les dépenses diverses, soit 24,6 %.

Selon les statistiques précédentes, on peut dire, en un mot, que le niveau de la vie ouvrière à Changhaï est supérieur à celui des autres villes de Chine, mais il est inférieur à celui des autres pays du monde. Et le budget familial des ouvriers à Changhaï est en déficit, comme nous l'avons dit plus haut.

Parmi ces 305 familles, si on compte seulement la recette du salaire, il n'y a que 54 familles, soit 17,7 % au total qui ont un excédent de recette. La moyenne d'excédent est de 51 dollars 07 par famille. Mais il y a 251 familles, soit 82,3 % dont le budget est en déficit. La moyenne est de 121 dollars par famille. Dans l'ensemble, la moyenne de déficit est de

90 dollars 73. Si on compte toutes les recettes familiales, il y a 101 familles, soit un tiers, qui ont un excédent et dont la moyenne est de 60 dollars 80. Les deux tiers, 204 familles, ont leur budget en déficit et la moyenne de ce déficit est de 86 dollars 73. Pour les 305 familles, la moyenne de déficit est de 37 dollars 87 par an et par famille. Pour combler ce déficit, un quart des recettes provient d'emprunts à un intérêt excessivement haut ou bien l'ouvrier demande de l'argent aux établissements de prêts sur gages. Peu à peu l'intérêt de ces emprunts est accru et le déficit budgétaire s'aggrave. Dans ce cas-là, si notre politique économique ne s'efforce pas de l'améliorer un jour, la condition des ouvriers sera plus misérable encore.

Le déséquilibre social entraînera des conflits sociaux et détruira la vie économique nationale. C'est une question vitale pour notre pays.

Les œuvres sociales, appliquées dans les entreprises industrielles, sont des mesures de première nécessité pour le pays. Nous envisagerons ici le problème de ces œuvres. Nous osons dire que notre effort est insuffisant à cet égard.

II

Le Logement. — Les Initiatives publiques

Au cours de ces dernières années, le Ministère de l'Industrie de Nankin a établi un plan d'application quant à la construction de nouveaux villages ouvriers, plan qu'il a soumis à toutes les provinces. En même temps, le Ministère a construit, à Nankin, un village comprenant 64 logements où vivent 64 ménages composés en tout de 160 personnes, adultes et enfants. Ce village jouit d'un minimum de confort moderne, c'est-à-dire de l'eau courante, de l'électricité, etc. Il y a aussi un parc et un grand terrain de sport. On y a établi

une bibliothèque et des salles d'études. On y a créé une école primaire, un cours d'éducation complémentaire ouvrière et un cours spécial d'instruction ménagère.

Le bureau des Travaux Publics de Nankin a aussi construit quatre bâtiments pour loger les ouvriers des travaux publics. Chacun de ces bâtiments lui a coûté 2.000 dollars. On y abrite 90 ménages. En ce qui concerne la disposition de ces logements, il y a des salles de bains en commun, des réfectoires et des caves destinées au dépôt de l'outillage. Là, on fait aussi des cours complémentaires destinés aux adultes.

Nous voulons maintenant prendre pour exemple les organisations existant à Changhaï. C'est une ville très peuplée ⁽³⁾, la majeure partie des prolétaires habite des cabanes couvertes de chaume. Pendant quatre ans, de 1929 à 1931, la municipalité de Changhaï a fait construire, peu à peu, quatre grands immeubles à bon marché pour les indigents. Dans l'ensemble, il y a 815 logements et, dans chacun de ces quatre bâtiments, on a construit une grande salle de réunions, pour les mariages et les cérémonies mortuaires. On y a créé une école populaire; on y a établi aussi un bureau de secours pour accorder des crédits en vue d'améliorer la situation des locataires. On a organisé des coopératives de consommation pour atténuer la cherté de la vie matérielle; pour les exercices physiques, il y a des terrains de sport; il y a aussi des lieux de distraction.

Pour ces œuvres, en dehors de l'initiative publique, il y a encore des initiatives patronales, mais celles-ci sont peu développées, étant donné l'importance de la Chine en superficie et surtout en population, comme le révèlent les statistiques de 1933. Nous ne trouvons que 46 entreprises industrielles qui se soient occupées de cette question des maisons d'habitations à bon marché. Ces 46 compagnies ont construit, dans l'ensemble, 3.323 logements, où habitent 18.589 locataires. Parmi ces 46 établissements, il y a 35 entreprises qui logent gratuitement leurs ouvriers; 3 entreprises perçoivent, pour chaque maison, un loyer de 0 dollar 2 à 4 par

(3) En 1933, à Changhaï, on compte 1.500.000 habitants, dont 20.000 étrangers.

mois; 2 entreprises n'ont accordé la gratuité du logement qu'aux ouvriers célibataires; pour les ouvriers mariés, les compagnies perçoivent un loyer plus ou moins élevé, régime contraire à celui qui règne en Europe car, en Europe, la plupart des pays, à l'exemple de l'Italie et de l'Allemagne, ont appliqué une politique d'encouragement aux familles nombreuses; elles ont taxé spécialement les célibataires. En France, même les célibataires sont même soumis à une taxe supplémentaire. 3 compagnies exigent un loyer très minime, mais nous n'en savons pas le montant exact. En ce qui concerne les 3 autres compagnies, nous ne connaissons pas non plus leurs règlements.

En dehors de ces industries générales, nous devons dire que la vie des mineurs est plus pénible que celle des autres ouvriers, c'est pourquoi les compagnies de cette catégorie d'industrie ont appliqué plus largement les œuvres chez les mineurs, qui sont presque tous logés gratuitement. Mais, nous ne nous attarderons pas aux détails.

III

Réfectoires et Salles de Bains

Les statistiques qui nous sont fournies nous montrent, pour l'année 1933, sur 140 établissements d'industrie générale, 28 compagnies comme ayant établi des réfectoires pour leurs ouvriers. Dans ces organisations, on compte, dans l'ensemble, 95 salles pouvant contenir 3.475 personnes. 33 compagnies ont des salles de bains où peuvent fréquenter, à la fois, 723 ouvriers; et 6 ou 7 compagnies ont des cabinets de toilette.

Mais les compagnies minières mettent à la disposition de leurs collaborateurs des œuvres plus confortables que celles de toutes les autres compagnies.

IV

Les Crèches

L'œuvre de la construction des crèches n'est pas encore appliquée aux réseaux de chemins de fer, comme nous le verrons plus loin; l'initiative patronale dans les entreprises industrielles est aussi peu développée. En 1933, nous ne comptons que trois crèches : celles de Changhaï, de Sou-tchéou et de Chan-tong. Quant à la disposition de ces œuvres, elle est évidemment très rudimentaire. Il n'y a que une à deux nourrices pour chaque maison où l'on garde une cinquantaine d'enfants. A cet égard, les initiatives publique et privée ont, heureusement, suppléé à cette négligence des compagnies. Par exemple, à Changhaï, il y a trois crèches qui sont organisées, l'une par le patron et aidée par les autres associations sociales; les deux autres de façon absolument indépendante par l'initiative privée, personnellement ou collectivement.

Dans ce problème, l'insuffisance de l'organisation prouve l'insuffisance de l'existence même des crèches. Elle nous indique que les ouvrières chinoises ne se sont pas encore groupées, pour revendiquer leur intérêt professionnel, d'une part, et, d'autre part, que la question de la natalité n'est pas encouragée. Cet état de choses constitue, dans notre pays, une véritable maladie économique et sociale, car la Chine est une des nations les plus peuplées du monde.

Autrefois, parmi les enfants de la classe prolétaire, l'aîné était le gardien des cadets et, en même temps, ils étaient les mains économiques des ateliers ou des fermes; actuellement, ils sont les bouches à nourrir des familles ouvrières.

Du fait des difficultés de l'existence, l'aîné est obligé d'aller travailler au dehors comme ses parents et les pauvres cadets perdent leur protecteur du foyer; on les confie à n'importe qui, souvent ils sont privés de toute tendresse maternelle. De plus, beaucoup de mères travaillent dans des ateliers et ne trouvent personne à qui confier leurs enfants. Dans

de nombreux cas, ils suivent leurs parents à l'usine où ils les attendent, tout près des machines qui provoquent parfois des accidents terribles. Mais le pis encore, est la santé de ces enfants.

La construction des crèches en Chine est une des œuvres sociales des plus urgentes.

V

Service sanitaire ouvrier

Dans les réseaux de chemins de fer, les œuvres d'hygiène sociale sont bien appliquées, comme nous le verrons ultérieurement. Ces mêmes œuvres appliquées dans les entreprises industrielles, grâce à l'initiative publique ou privée, sont assez développées.

Nous envisagerons ici quelques exemples seulement de l'initiative patronale.

Selon les statistiques de 1933, on compte 50 compagnies industrielles qui ont organisé un service sanitaire ouvrier et, parmi ces 50 établissements, 18 compagnies ont confié leurs ouvriers à des hôpitaux indépendants; ils ont invité des docteurs spécialistes pour les leurs; 9 qui ont des bureaux médicaux ou des dispensaires; 2 compagnies subventionnent un hôpital indépendant; 4 compagnies ont des hôpitaux proprement dits et 6 préparent elles-mêmes des médicaments usuels pour soigner les maladies moins graves, pour les maladies graves, ces établissements envoient leurs collaborateurs à un hôpital quelconque.

Les bâtiments des hôpitaux et des dispensaires sont conçus selon deux types : traditionnels et européens. Les méthodes de consultation sont aussi appliquées de ces deux façons.

La sécurité sanitaire des mineurs est assez bien organisée aussi. Mais nous ne nous attarderons pas, ici, à de longs détails.

VI

Le Mouvement des Coopératives chinoises en général

Dans les compagnies de chemins de fer, les coopératives de consommation sont bien organisées, comme nous le verrons plus loin. Dans les entreprises industrielles, elles sont moins prospères, car la Chine est un des pays les plus agricoles du monde et nous avons plus de 80 % d'agriculteurs dans l'ensemble de la population; actuellement la décadence agricole chinoise est une des raisons de la crise économique nationale. Pour y remédier, nous avons établi des banques agricoles qui accordent des crédits aux agriculteurs; c'est pourquoi le mouvement des coopératives agricoles de crédit est très animé.

En général, en Chine comme dans d'autres pays, les coopératives établies dans les grandes villes sont plutôt des coopératives de consommation, dont bénéficient des groupes d'ouvriers industriels, d'étudiants ou de fonctionnaires.

Dans les provinces, on établit souvent des coopératives agricoles de crédit. La tendance de cette dernière catégorie d'organisation, c'est-à-dire des coopératives agricoles de crédit, est de commencer d'abord par le crédit, puis d'établir des coopératives de production. L'histoire de cette organisation des coopératives de crédit commença en 1919, date à laquelle la première coopérative fut créée à Changhaï. Après cette date, l'épanouissement de cette œuvre fut considérable. Ces œuvres sont encouragées surtout par les pouvoirs publics qui ont organisé des comités spéciaux et donné des cours d'enseignement pour fournir des dirigeants capables. On a établi aussi des bibliothèques publiques et édité des revues. En un mot, on a essayé de renforcer à tout prix cette œuvre. A l'heure actuelle, elle a gagné progressivement presque toutes les grandes villes. Selon l'*Annuaire Chinois du travail* de 1933, pour un ensemble de 351 districts les 3 municipalités de Pei-ping, Changhaï et Tsing-tao, et 5 grands réseaux de

chemins de fer, ont 6.740 coopératives diverses, 401.564 coopérateurs et possèdent un capital de 1.557.573 dollars.

VII

Les Caisses d'Épargne dans les Entreprises industrielles

L'existence de caisses d'épargne dans les réseaux de chemins de fer est presque nulle, comme nous le verrons plus bas. Dans les entreprises industrielles, cette œuvre est aussi très peu développée. Selon les statistiques de 1933, il y avait 7 caisses d'épargne établies à Tsing-tao. Elles avaient, dans l'ensemble, 1.062 membres qui avaient déposé 10.737 dollars. Les membres des caisses d'épargne sont encouragés et même obligés par les Compagnies. Les sommes sont placées par eux à la Banque industrielle de Chine et à la Banque des moyens de communication, avec un taux d'intérêt assez élevé, 0,8 à 0,9 % pour un terme d'un an.

En dehors de ces caisses, il y a encore une dizaine de caisses du même genre dans les entreprises industrielles des autres provinces. Elles ont été créées les unes après les autres, entre les années 1919 et 1933, mais nous n'indiquerons pas ici les statistiques qui ne sont pas complètes. Nous en donnerons seulement les indications essentielles. Parmi les dix caisses des différentes catégories industrielles, le système d'épargne de chaque compagnie n'est pas unifié, comme le disent les règlements publiés par le gouvernement. Six compagnies appliquent le système libéral; 3 autres, le système obligatoire, et une dernière, applique deux systèmes : d'une part, elle retient obligatoirement une partie des bénéfices attribués à ses collaborateurs et, d'autre part, les ouvriers lui versent librement une partie de leur salaire. Les sommes versées ou retenues des deux côtés sont variables selon le salaire et les conditions économiques de chaque individu.

L'argent est déposé au siège même de chaque entreprise.

Le taux d'intérêt de ces caisses est, en général, plus élevé que celui des caisses de Tsing-tao. Il le dépasse de 1 à 2 %.

VIII

Les Règlements d'Indemnités appliqués dans les Entreprises industrielles

Les règlements des ateliers d'entreprises industrielles ont été promulgués le 30 décembre 1929; ils ont dû être appliqués à partir du 1^{er} août 1931. Nous comparerons quelques passages de ces règlements dans les chapitres relatifs à la sécurité du travail et dans le chapitre relatif aux conditions du travail des femmes et des enfants dans les chemins de fer. Mais, en pratique, du fait des traditions, les compagnies industrielles n'ont pas encore exécuté strictement ces articles. Selon les recherches du professeur Tchen Ta, qui a étudié en 1930, ce fonctionnement dans 228 établissements industriels de Changhaï, dont 176 nationaux et 52 étrangers, il a été établi que, parmi ces 228 maisons, il y avait 133 compagnies qui payaient le salaire en cas de maladie provenant du travail et 72 qui ne le payaient pas. 151 compagnies payaient les frais de médicaments et 36 ne le faisaient pas. En cas d'accident, 137 compagnies payaient le salaire et 65 ne le payaient pas. 185 compagnies accordaient des frais de médicaments et 18 ne les accordaient pas. En cas d'invalidité, la plupart des compagnies accordaient une indemnité ou la totalité du salaire à leurs collaborateurs atteints.

En cas de décès, l'indemnité accordée par les patrons est plus large. On ne distingue pas entre les motifs de mort : que ce soit accident ou maladie. Si le défunt est pauvre, presque toutes les compagnies donnent à la famille quelque indemnité.

Selon l'annuaire chinois du travail de 1933, le Gouvernement de Nankin a établi un bureau de contrôle des usines, ce dernier a communiqué à toutes les provinces l'ordre de faire des recherches relatives à tous les règlements d'ateliers des différentes catégories industrielles. Il y a eu 175 documents provenant de toutes les parties de la Chine. Parmi ces règlements il y en a qui sont assez différents les uns des autres. Nous en indiquerons ici, brièvement, quelques traits pour montrer les différences avec les règlements en vigueur à Changhaï. Dans les provinces autres que celle de Changhaï, en cas d'accident, il y avait 26 usines qui se chargeaient de tous les frais de médicaments; 4 compagnies accordaient une part plus ou moins grande de ces frais; 3 compagnies n'avaient pas encore de règlements.

En ce qui concerne le paiement du salaire, il y avait 10 établissements qui payaient cette somme entière; une compagnie payait la moitié du salaire pendant 10 jours; 3 compagnies payaient deux tiers du salaire pendant 6 mois et la moitié du salaire pour le second semestre au maximum; 2 compagnies payaient seulement 0 dollar 2 par jour comme indemnité de nourriture et 17 compagnies n'avaient pas encore de règlements.

En cas d'accident où la victime est frappée d'invalidité, l'indemnité accordée varie selon les règlements des différentes compagnies et l'ancienneté des victimes. Si un ouvrier a fait un an de service, certaines compagnies lui donnent 3 mois de salaire comme indemnité et les autres lui donnent 6, 8 ou 12 mois de salaires. Avec la durée de service de dix ans, la victime d'un accident bénéficie, dans chaque compagnie, d'une indemnité de 10 mois à 3 ans de salaire.

En cas de décès par suite d'accident, l'indemnité accordée par chaque compagnie est de 12 à 36 mois de salaire et l'une de ces compagnies paie une somme forfaitaire de 50 à 300 dollars, suivant l'ancienneté de la victime. Les indemnités d'enterrement accordées par chaque compagnie sont de 12 à 50 dollars.

En cas de maladie ou de décès, il y a très peu d'usines qui paient le salaire pendant la période de maladie; mais, en cas de décès, les différentes compagnies accordent une

indemnité égale de 3 à 15 mois de salaire. Certaines usines versent une somme de 50 à 500 dollars variant selon la durée de service du défunt et l'indemnité d'enterrement est de 20 à 50 dollars.

IX

La Protection de l'Ouvrière

En 1930, au mois de février, la municipalité de Changhaï a édicté quelques règlements pour protéger l'ouvrière en couches. Ces règlements font suite aux principaux règlements des ateliers mais, dans la pratique, ils ne sont pas appliqués, s'il faut en croire les recherches du professeur Tchen Ta.

Parmi les 228 compagnies de Changhaï ayant été l'objet d'un examen, les deux tiers seulement emploient des ouvrières et 63 seulement accordent aux femmes des indemnités pour accouchement. Mais les règlements ne sont pas unifiés, les uns leur accordent seulement quelques jours une indemnité et les autres ne fixent qu'un certain délai de congé de deux à six semaines environ. La somme accordée est de 3 à 26 dollars pour chaque accouchement.

X

Les Retraites

Les règlements relatifs aux retraites sont différents aussi. Nous indiquerons ici, comme exemple, ceux de quelques compagnies de T'ang-chan. Une entreprise de ciment accorde, à ses collaborateurs, une retraite à partir de 55 ans, à raison d'une somme variant suivant l'ancienneté. Si l'ouvrier a fait plus de 5 ans de service, la compagnie lui donne

2 mois de salaire comme allocation; s'il a travaillé pendant 8 ans, il a 4 mois de salaire. Chaque série de trois années de service augmente de deux mois le salaire pour l'allocation jusqu'à un maximum de 12 mois. Dans les compagnies de textiles de Tien-tsin, un ouvrier âgé de 60 ans ou une ouvrière âgée de 50 ans, ayant fait plus de dix ans de service, bénéficie d'une année de salaire comme allocation. Dans la compagnie des textiles de Tsing-tào, un ouvrier ayant fait plus de 10 ans de service et atteint l'âge de la retraite reçoit, de la compagnie, 6 mois de salaire pour son allocation et, de plus, une indemnité pour son voyage de retour.

XI

Le Chômage

Le problème du chômage n'existe pas dans le domaine des réseaux de chemins de fer, sauf en ce qui concerne le réseau de Pei-Ning qui, ainsi que nous le verrons plus bas a été envahi par les Japonais en 1931 et a vu une partie de ses employés se réfugier sur le territoire non envahi et devenir chômeurs provisoirement.

Au contraire, dans les entreprises industrielles, ce problème s'est aggravé de jour en jour du fait de la crise économique mondiale et, notamment, de la crise économique nationale, car la Chine est, en tant que pays industriel, encore toute jeune, comme nous l'avons dit ailleurs. Nous n'avons donc, d'une part, que très peu de capitaux disponibles pour exploiter nos industries et, d'autre part, nous sommes sans cesse menacés par la concurrence étrangère.

La question du chômage est vraiment grave pour notre vie sociale. En 1931, notre Congrès du peuple a établi un plan de secours contre le chômage. Ce plan dit que le Gouvernement central doit autoriser toutes les provinces à consacrer 20 % de leur budget de construction à la création de

travaux publics, en vue de donner du travail aux chômeurs; que le Gouvernement central doit rechercher et enregistrer le nombre des chômeurs aussitôt que possible; que, dans tous les districts, doivent être créées des entreprises industrielles simples et provisoires pour employer les chômeurs; qu'une éducation complémentaire pour instruire les ouvriers doit être pratiquée en vue d'atténuer le péril du chômage; que le Gouvernement central doit créer des travaux publics pour employer ces masses; que le Gouvernement central et les municipalités doivent créer des bureaux de placement pour faciliter aux chômeurs l'obtention d'une situation. Par exemple, la province de Chan-tong a établi pour les chômeurs, de 1929 à 1934, 102 ateliers de diverses catégories industrielles, notamment de textiles. Ces ateliers ont occupé ensemble 252 ouvriers et 1.928 apprentis. Leurs ressources atteignent plus de 446,229 dollars, provenant des communes. Les autres provinces ont établi aussi des ateliers industriels du même genre et créé surtout des bureaux de placement. En un mot, le problème du chômage est, en Chine, assez sérieux. De plus, il est aggravé par le retour de nos compatriotes dans le pays. A ce propos, notre Gouvernement a organisé un comité spécial pour lutter contre ces maux.

XII

Le Problème de l'Éducation dans les Entreprises industrielles

En 1928, l'assemblée de l'éducation nationale a élaboré une proposition relative à l'éducation ouvrière; elle a fixé que, dans un magasin ou un atelier occupant plus de 40 personnes, devait être établie une école complémentaire pour les collaborateurs. La même année, le Ministère de l'Industrie et du Commerce a conçu un projet éducatif très complet. D'autre part, selon la situation économique de chaque ville,

le Gouvernement provincial ou communal a aussi élaboré des projets à cet égard. Nous ne nous attarderons pas ici sur ces règlements, nous donnerons seulement un exemple, comme celui de la ville de Changhaï qui, selon les statistiques de 1929, possédait 24 écoles occupant 3.744 enfants d'ouvriers de cette ville. Parmi ces œuvres, il y a vingt écoles qui sont à la charge des syndicats eux-mêmes, 2 écoles qui sont soutenues par les sociétés privées; 2, enfin, ont été créées par les patrons. Sur 20 écoles ouvrières complémentaires de 1.548 élèves, 8 écoles ont été créées par les pouvoirs publics; 4 par l'initiative privée; 7 par les syndicats; une seulement par un patron. Dans les concessions internationales de l'ouest selon les statistiques de 1930, l'éducation ouvrière s'est développée depuis ces dernières années; il y avait, dans l'ensemble, 37 écoles qui occupaient 3.457 élèves, mais, parmi ces écoles, tous n'étaient pas des ouvriers ou des enfants d'ouvriers. Il y avait 11 écoles, avec des classes du soir, où l'on instruisait tous les ouvriers adultes. Nous étudions le problème de l'éducation dans les entreprises industrielles, celui-ci se rattache au problème de l'éducation populaire car la Chine est un pays jeune au point de vue industriel, comme nous l'avons dit maintes fois; de plus, la plupart des grandes entreprises industrielles ou commerciales sont exploitées par des étrangers ou bien l'on emprunte des capitaux à ces derniers et l'application de l'éducation à la classe ouvrière est une question aussi délicate que celle des autres œuvres sociales.

Pour remédier à cette lacune, notre Gouvernement a ouvert partout des écoles populaires. On comptait, en 1929, 1.270 écoles situées dans les 9 provinces et dans 4 municipalités importantes.

DEUXIÈME PARTIE

Les Conditions de la Vie personnelle ou familiale des Cheminots

SOURCES ET DOCUMENTS

Numéro spécial des *Statistiques des Chemins de fer* : 2^e série, Recherches de la vie familiale et d'instruction des cheminots
(Section du travail de la Direction des Affaires du Ministère des Chemins de fer, Nankin, 1930).

Statistiques des agents des Chemins de fer de l'Etat, 1^{re} série.
(Section du travail de la Direction Générale du Ministère des Chemins de fer, Nankin, 1934).

Recueil des Règlements du Ministère des Communications.
(Par la réunion des conseillers du Ministère des Communications de Pékin, 1920).

Recueil des Règlements en vigueur du Chemin de fer de Pin-Han.
(Service général de l'Administration du Chemin de fer de Pin-Han, Hankeou, 1931).

Annales des Chemins de fer, n^o 1.
(Comité de rédaction des Annales du Ministère des Chemins de fer, Nankin, 1933).

Annales des Chemins de fer, n^o 3.
(Secrétariat du Ministère des Chemins de fer, Nankin, 1936).

Annuaire chinois du Travail.

(Comité de rédaction de l'Annuaire chinois du Travail du Ministère de l'Industrie, Nankin, 1933).

Rapport de la cinquième liquidation des coopératives de consommation du Chemin de fer de Kiao-Tsi.

(Le Réseau de Kiao-Tsi, Tsing-tao, 1935).

Standard of living of Shanghai Laborers.

(En deux langues : anglaise et chinoise, Hôtel de Ville de Shanghai, 1934).

Revue des Chemins de fer.

(Confédération des Chemins de fer de toute la Chine, Nankin, 1935-1936).

Revue des Communications.

(Nankin, 1936).

La vie personnelle ou familiale est la base de la vie sociale, car l'homme est une cellule de la famille tout à fait comme cette dernière est une cellule de la société. Une phrase classique chinoise dit : « on doit perfectionner d'abord la morale, et ensuite on peut diriger la famille, gouverner le pays, et peut-être même dominer le monde entier. » Inversement, celui qui ne sait pas vivre lui-même, ne peut savoir diriger sa famille. Et comment lui confier des charges sociales ? peut-il conduire des trains ?

Le Dr Sun Yat-sen a souligné que les principes de la vie du peuple sont : le vêtement, le logement, la nourriture et les moyens de communications. Pour assurer son évolution, la Chine a d'abord dû assurer au peuple la jouissance de ces quatre choses fondamentales. En réalité, la question du confort personnel ou familial est strictement liée à celle de la prospérité des chemins de fer. C'est pourquoi nous envisagerons ici les œuvres sociales pour les agents, en commençant par l'étude du budget familial, en vue de préciser les idées et de faire comprendre les conditions de vie de ces agents. Pour alléger leur budget, les compagnies de chemins de fer leur distribuent des logements, organisent des coopératives de consommation et même donnent gratuitement du charbon. Pour améliorer la vie personnelle des cheminots, elles aident à l'organisation des syndicats et des associations amicales destinées à amener les agents à un meilleur emploi

de leurs moments de loisir. Enfin pour protéger la santé des agents, elles appliquent tous les règlements du service d'hygiène sociale.

Au total, la part des compagnies est considérable dans l'effort d'amélioration des conditions de la vie matérielle et intellectuelle des cheminots.

***Les Conditions de la Vie des Cheminots
sont supérieures
à celles des Ouvriers des Entreprises industrielles***

Les œuvres sociales ont toujours pour but d'améliorer le sort des prolétaires, c'est-à-dire du plus grand nombre. C'est pourquoi nous envisageons ici les conditions de la vie des agents, surtout celle des petits employés, parce que seuls ces agents ont besoin d'œuvres sociales pour les aider. Certainement, la situation des cheminots est plus garantie, et leur rémunération est aussi plus élevée que celle des autres ouvriers industriels; mais par rapport aux gens des classes aisées, ils manquent encore de beaucoup de choses matérielles autant qu'intellectuelles. Le problème de l'effort social des grands réseaux de chemins de fer en faveur de leur personnel est loin d'être résolu. Nous commencerons ici, pour préciser les idées, par étudier la question des recettes et des dépenses des petits employés. Nous verrons ensuite toutes les œuvres rattachées à notre problème.

Le traitement des employés de chemins de fer est, comme nous l'avons dit précédemment, plus élevé que celui des autres ouvriers industriels. Un garde-barrière par exemple a un traitement mensuel de 12 dollars au minimum et de 30 dollars au maximum. La moyenne du traitement des cheminots est selon les statistiques des agents des chemins de fer de l'Etat, et d'après les traitements mensuels moyens appliqués par les 14 grands réseaux ⁽¹⁾, 14 dollars 4 cents pour

(1) Depuis les événements de Mandchourie en 1931, il y a sept réseaux de chemins de fer de Chine occupés par les Japonais. Nous ne trouvons plus de documents pour étudier; c'est pourquoi nous indiquons ici seulement 14 réseaux (Voir le tableau de 21 grands réseaux).

le réseau de Nan-Siûn ⁽²⁾, 16,5 pour Pin-Souei, 17,1 pour Siang-Ngo ⁽³⁾, 17,4 pour Long-Haï, 20,4 pour Tao-Tsing, 20,7 pour Tsin-Pôu, 21,6 pour Pei-Ning, 22,8 pour Pin-Han, 23,7 pour Tchêng-Tai, 26,7 pour Kiao-Tsi, 29,7 pour Kin-Hôu et Hôu-Hang-Yong, 31,8 pour Yue-Han, et 38,1 pour Kouân-Kieou. La moyenne pour l'ensemble de ces 13 réseaux est de 21 dollars 50 cents par mois ⁽⁴⁾.

De ces statistiques, on peut rapprocher le salaire moyen pratiqué à Changhaï dans les entreprises autres que les chemins de fer, de 18 dollars 5 par mois, soit 222 dollars par an, et celui de Nankin : 10 dollars 80 par mois, soit 129 dollars 6 par an. Il faut ajouter que le salaire minimum à Nankin, en 1930, était de 6 dollars 5 par mois, mais souvent, l'ouvrier prenait pension chez son patron, et la statistique ne tient pas compte de ce fait.

Pour le réseau de Kin-Hôu, qui assure les communications de Nankin à Changhaï, la moyenne générale du traitement des petits employés était de 29 dollars 7 par mois, soit 356 dollars 4 par an.

Les chiffres nous montrent que les appointements des petits employés du réseau de Kin-Hôu, étaient plus élevés que les salaires mensuels des ouvriers des villes de Nankin et Changhaï.

En ce qui concerne leurs dépenses, on peut consulter les statistiques du Ministère des chemins de fer pour la même année 1930. Ce Ministère s'était intéressé aux conditions de la vie familiale des agents; il avait choisi parmi ceux-ci 104 familles comme base d'étude ⁽⁵⁾ et il donne les chiffres suivants : la moyenne des dépenses pour une famille de chemins sur un point quelconque du réseau de Kin-Hôu, est de

(2) Voir index des mots chinois.

(3) Siang-Ngo est le réseau du Nord de Yue-Han (Voir le tableau de 21 grands réseaux).

(4) Nous devons noter qu'en 1933, les deux derniers de ces réseaux payaient en dollars de Canton, dont la valeur par rapport aux dollars de Nankin n'est que de 70 à 80 %.

(5) En appliquant la méthode amélicienne, c'est-à-dire, les enquêteurs vont poser des questions aux agents, et inscrivent les réponses qui portent sur une durée d'un mois — de juillet à août — de l'année 1931.

373 dollars par an, tandis que, pour la famille d'un ouvrier prise en dehors des agents de chemins de fer, la moyenne des dépenses s'élève à 474 dollars 96 par an à Nankin, et à 490 dollars 12 à Changhaï.

Depuis 1930, ces conditions n'ont pas sensiblement changé. En un mot, les agents des chemins de fer gagnent plus, et dépensent moins que les ouvriers de l'industrie. Les conditions de leur vie doivent être meilleures que celles de ces derniers ; mais ont-ils assez de confort ? c'est à cette question que nous répondrons dans le chapitre suivant.

II

Le Budget familial des Agents

Nous étudions ce budget, dans le même réseau de Kin-Hôu. Il est important de rappeler que ses voies ferrées relient Nankin à Changhaï, car, ces deux villes sont très peuplées, et le niveau de la vie y est plus élevé que partout ailleurs. A cet égard, comme nous l'avons dit précédemment, le Ministère des chemins de fer a publié des statistiques précieuses ; non seulement elles indiquent la moyenne des dépenses de 104 familles choisies parmi celles des agents de Kin-Hôu, mais encore elles fournissent les chiffres extrêmes du traitement mensuel des petits employés de ce réseau, à savoir, 15 et 35 dollars, dont la moyenne est de 29 dollars 4 par mois. Cette moyenne établie sur le budget de 104 familles en 1930, est inférieure de 3/10 de dollar à celle de 1933, qui était la moyenne générale de tous les réseaux de chemins de fer de l'Etat, soit 29 dollars 7 par mois.

Ces 104 familles comprenaient pour la plupart 4 à 5 personnes, et au total, 483 membres, non compris les membres qui n'étaient pas à leur charge, c'est-à-dire les enfants qui gagnent leur vie, ou les collatéraux. 54 de ces familles possédaient des terrains et des immeubles, mais la valeur de ces

biens était très faible. Pour une vingtaine de familles, cette valeur était inférieure à 100 dollars. Chacune des quatre familles des plus riches possédait en biens fonciers de 900 à 1000 dollars à peine. 7 familles seulement avaient leurs propriétés près de leur poste de travail; elles pouvaient les habiter ou les cultiver. Les autres avaient leurs biens dans leur ville d'origine, elles les avaient laissés à leurs parents, ou loués à quelqu'un; le rendement en était médiocre : seulement 1,43 % de leurs recettes totales.

Parmi les 483 membres de ces familles, il n'y avait que 127 personnes, 110 hommes et 17 femmes, qui gagnaient de l'argent. De ces 110 hommes, 107 étaient des petits employés du réseau de Kin-Hou, et les 3 autres travaillaient ailleurs. Des 17 femmes, une seule, la veuve d'un cheminot, mort à la suite d'un accident de travail, était employée par le réseau.

Les recettes de ces 104 familles étaient constituées par la rémunération de leur travail; le rendement de leurs immeubles, et les primes du réseau. Le montant total de ces recettes variait de 214 à 500 dollars, dont la moyenne était de 320 dollars 74 par an. Dans ce total, la proportion du traitement du mari, c'est-à-dire du chef de famille, représente 81,60 %, c'est l'une des sommes les plus grosses⁽⁶⁾. Les autres rémunérations ne s'élèvent qu'à 3,15 % pour la femme, et à 3,21 pour les autres membres de la famille. Mais la prime de fin d'année allouée par le réseau s'élève à 10,34 %, et constitue pour les cheminots une importante augmentation de leur traitement, puisque, en 1930, cette prime était égale à un mois et demi du traitement de chaque agent.

Pour les dépenses de ces 104 familles, la moyenne était de 373 dollars 57 par an, répartis comme suit : 50 % pour la nourriture, 7,1 % pour le logement, 8,2 % pour le chauffage, 8 % pour les vêtements, 26,7 % pour les dépenses diverses.

Comme les recettes, ainsi que nous l'avons indiqué plus haut, atteignaient seulement une moyenne de 320 dollars 74 par an, il y avait par rapport aux dépenses une différence en moins de 52 dollars 83. C'est pourquoi presque toutes les

(6) Les indemnités de résidence non comprises.

familles étaient endettées, 25 familles seulement vivaient un peu plus largement.

Le budget familial de la plupart des agents est en déficit, le problème des œuvres sociales dans les chemins de fer se pose donc sérieusement.

Il faut étudier, d'abord la question du logement, et ensuite, nous traiterons la question de la nourriture dans le chapitre suivant. Le loyer des agents, selon les mêmes statistiques de 1930, était de 7,1 % des dépenses générales. Cette proportion étant la moins élevée parmi les autres dépenses, on peut chercher les raisons de cet avantage. Premièrement, à cause de la stabilité de leur travail, les agents ont moins de frais de déménagement; ils louent une maison et souvent y restent très longtemps; comme le prix des loyers n'augmente pas si vite que le coût général de la vie, les agents ont souvent profité de cette différence. Une troisième raison est que, grâce au réseau, les agents bénéficient éventuellement du logement gratuit. Cette question de l'habitation est donc actuellement une des œuvres susceptibles d'améliorer la situation matérielle. Nous indiquons les conditions générales selon lesquelles les réseaux attribuent des immeubles à leurs employés.

III

Le Logement

Les logements affectés aux cheminots sont situés près des voies ferrées, pour leur donner de plus grandes commodités dans leur travail. Mais leur terrain étant peu étendu et leurs ressources limitées, les réseaux ne peuvent pas construire des bâtiments pour tous leurs agents. Aux agents qui ne peuvent pas bénéficier du logement gratuit, la compagnie donne souvent une indemnité. Le réseau de Pin-Han, par exemple, a attribué une somme mensuelle de 10 dollars à ses petits fonc-

tionnaires. Ces indemnités augmentant progressivement avec l'importance de la fonction, il accorde jusqu'à 200 dollars par mois au chef adjoint de l'administration du réseau. En général, ces allocations sont données aux agents jusqu'au jour où le réseau leur fournit un local pour y habiter. Quand il y a une maison libre, l'administration désigne un de ses employés pour y demeurer. Celui-ci ne peut pas refuser; s'il n'accepte pas de s'y installer, il perd tout droit au logement gratuit, et le réseau supprime aussi ses indemnités. En cas de décès du cheminot, ou s'il a donné sa démission, ou s'il est renvoyé par le réseau, la maison doit être vidée dans le délai d'un mois.

En dehors des agents, qui bénéficient du logement gratuit de façon permanente, il y en a d'autres, qui n'ont cet avantage qu'à titre momentané, ce sont les employés en déplacement, à qui le réseau a réservé des locaux spéciaux; et s'il manque de bâtiments, il leur donne une somme forfaitaire, ou paie leur note d'hôtel.

Le logement gratuit ne constitue pas un droit pour les agents, ils peuvent, avec la permission de leur chef, louer des locaux du réseau. Il est alors passé un bail entre les particuliers; ce bail est valable pour un an, et l'agent doit payer régulièrement sa location tous les mois, naturellement, la somme en est très peu élevée. D'autre part, si l'agent a déjà reçu des indemnités de logement, et s'il demande en outre à louer une maison du réseau, les mêmes facilités lui sont accordées, mais il doit payer, comme les précédents, son loyer à la fin de chaque mois. Toutefois, il faut indiquer ici que les bâtiments susceptibles d'être fournis gratuitement aux agents par les réseaux sont en très petit nombre.

Le réseau de Pin-Han, par exemple, celui des chemins de fer de Pei-ping (Pékin) à Hankéou, a seulement quelques bâtiments dans les grandes villes, celles de Pei-ping, Tchéntchéou, Kiang-ngan, et Hankéou. Il accorde ses logements, pour la plupart aux agents supérieurs, et n'aide pas suffisamment à cet égard, les petits agents. Ceux qui en bénéficient, ce sont des chefs et chefs-adjoints de l'administration du réseau, des chefs et chefs-adjoints du service, des secrétaires, des chefs de tous les bureaux, et des médecins. Quant aux

agents inférieurs, comme les chefs et sous-chefs de gare ou de dépôt, les gardes-barrières, etc., ils sont obligés d'habiter dans un périmètre donné autour du lieu d'attache administratif ⁽⁷⁾. Le réseau de Pin-Han leur accorde le logement plutôt pour faciliter leur travail que par désir d'améliorer leurs conditions d'existence.

En 1931, le réseau a pris des mesures plus larges pour les petits employés, qui sont déplacés officiellement de Peiping à Hankéou, où le coût de la vie est plus cher que dans la 1^{re} ville. Selon cette décision, l'administration du réseau a accordé une subvention de trois dollars par mois, pour les garçons de bureaux. Et de plus, quant aux agents qui gagnent un traitement inférieur à 60 dollars par mois, la compagnie les loge tous. Ceux qui, parmi ceux-là, n'ont pas pu trouver un logement de la compagnie, bénéficient provisoirement d'une subvention de 10 dollars par mois jusqu'au jour où on leur donne un logement.

Le réseau de Kiao-Tsi, qui assure les communications de Tsing-tào à Tsi-nan, a mieux distribué ses maisons que le réseau de Pin-Han; il a construit, dans les deux régions extrêmes et dans toutes les grandes stations, des bâtiments destinés à loger gratuitement des familles d'agents ou des cheminots célibataires. Si l'agent ne bénéficie pas de cet avantage, le réseau lui alloue une indemnité de 3 ou 6 dollars par mois; dans la ville de Tsing-tao, le niveau du coût de l'existence étant plus élevé, le réseau donne cette allocation en double; les agents de l'administration proprement dits bénéficient d'un loyer plus large, ils ont de 20 à 150 dollars par mois. Ce réseau a dépensé 4.000 dollars par an, pour créer un grand parc, situé près de l'atelier de mécanique et spécialement réservé aux agents pour s'y promener.

(7) En français, on dit que ce sont des « astreints au logement ».

IV

Coopératives de Consommation

Le mouvement des coopératives de consommation s'est développé dans tous les pays du monde. Le but de cette organisation est de supprimer les intermédiaires et d'établir des relations directes entre les consommateurs et les producteurs. Elle rend la vie moins chère; elle atténue les conflits de classes sociales, et finalement, s'avère profitable pour presque toutes les catégories de population.

Le développement des chemins de fer en Chine est considérable, surtout depuis la Révolution de 1911. Le nombre des cheminots selon les statistiques de 1935, s'élève à plus de 130.000 personnes. Les conditions de leur vie n'étant pas suffisantes, comme nous l'avons dit plus haut, l'organisation des coopératives de consommation est une des méthodes les plus efficaces pour améliorer leur sort.

Les premières coopératives de consommation des agents furent créées en 1920. Au début, le Ministère des Communications de Pékin autorisa simplement les réseaux des chemins de fer de l'Etat à essayer de créer des coopératives de consommation; il ne donna pas un plan d'ensemble, ni des règlements spéciaux à suivre. Dans cette période d'essais, c'est le réseau de Ki-Tchâng qui eut le meilleur succès. En 1923, le Ministère promulgua un plan en 15 articles de règlements. Depuis 1929, le Gouvernement de Nankin ayant créé le Ministère des chemins de fer, ce dernier a suivi le plan précédent et promulgué 23 articles de règlements qui furent modifiés deux fois en 1932 et en 1933.

Actuellement, sept réseaux de chemins de fer de l'Etat ont établi des coopératives de consommation; l'ensemble des adhérents s'élève à plus de 32.200 personnes. La coopérative de consommation des agents du réseau de Tao-Tsing s'est organisée en 1927; l'administration du réseau avança 2.000 dollars chinois pour sa création, elle fut réorganisée plusieurs

fois, et définitivement établie en 1932. Le réseau de Kiao-Tsi a organisé la coopérative de consommation de ses agents en 1930. A l'heure actuelle, c'est la plus prospère. Pour le développement de ses affaires, l'administration du réseau a avancé 2.000 dollars chinois. La coopérative de consommation du réseau de Siang-Ngo a été créée au mois de janvier 1931. Les cotisations étant très difficiles à faire rentrer, le réseau dut couvrir un déficit de 7.000 dollars chinois. A cause du manque d'argent, cette coopérative n'achète que des charbons et du riz. La coopérative de consommation des agents du réseau de Long-Haï, fut créée au mois de février 1931, et elle est couverte par le réseau d'un déficit annuel, de 10.000 dollars chinois. Celle de Tsin-Pôu fut créée au mois de mars de la même année, et elle est aussi couverte d'un déficit de 40.000 dollars. La coopérative de consommation des agents du réseau de Tchéng-Tai fut établie en 1933.

En général, toutes ces organisations de coopératives de consommation des agents sont indépendantes, mais elles sont aidées et conseillées souvent, ou par le parti national de Kouo-min-tang, ou par l'administration du réseau, ou par le syndicat des cheminots; et quelquefois par tous les trois.

Le congrès des adhérents se réunit tous les ans pour élire les dirigeants, ces dirigeants élus se forment en comités divers pour faire fonctionner la coopérative. Mais celle des agents du réseau de Nan-Siûn est un peu différente des autres. Dans les autres réseaux, la coopérative de consommation est indépendante, comme nous l'avons dit tout à l'heure; elle est aidée ou conseillée par des tiers, surtout au commencement, ou quand il y a des difficultés; tandis que dans le réseau de Nan-Siûn, l'organisation est mixte : le réseau fournit tous les capitaux, il calcule les besoins de tous les adhérents, il confie à la coopérative le soin d'acheter les marchandises, et les lui règle en sommes mensuelles. D'autre part, les adhérents consomment à crédit, les marchandises enregistrées par la coopérative, qui en réfère au chef de leur bureau, c'est-à-dire, à l'administration du réseau, ce dernier déduisant du traitement des agents le total de leurs achats. C'est un véritable économat.

Les ressources des sociétés de coopération proviennent

des cotisations des adhérents, ou d'emprunts aux banques, mais pour la plupart, ce sont, comme nous l'avons dit plus haut, des avances du réseau. Les bénéfices commerciaux sont partagés selon l'article 19 des règlements du Ministère des Chemins de fer, dans la proportion suivante 20 % pour les fonds réservés; 20 % pour les œuvres sociales; 10 % pour les primes aux fonctionnaires des coopératives; 50 % pour les adhérents qui forment la clientèle, à distribuer proportionnellement aux achats. Les articles de vente du magasin, selon l'article 10 des règlements, sont les produits de première nécessité, comme les choses d'usage quotidien, les denrées alimentaires, etc.

Les coopératives de consommation des agents de chemins de fer sont différentes des autres : premièrement, la plus grande part de cette organisation est passive, c'est-à-dire qu'elle est préparée souvent par le réseau, et que l'initiative des employés y est très réduite. Deuxièmement, selon l'article 9 des règlements du Ministère des chemins de fer, l'administration des réseaux non seulement s'occupe de la création des coopératives de consommation pour les agents, mais elle doit aussi leur avancer les fonds de roulement. Troisièmement, selon l'article 11 des règlements, chaque réseau de chemins de fer transporte les marchandises gratuitement pour sa propre coopérative, et applique un tarif réduit de 50 % pour le transport des marchandises des coopératives des autres réseaux, avantage remarquable, et aussi l'une des raisons de la grande jalousie des petits commerçants libres. Enfin, quatrièmement, selon l'article 17 des règlements, la coopérative de consommation des agents peut vendre à crédit jusqu'à concurrence de la somme d'un tiers du traitement des agents; ce dernier caractère est tout à fait spécial; en effet, la coopérative de consommation manque souvent de capitaux, et la vente au comptant est pour elle l'une des conditions les plus importantes. Il faut donc noter que les facilités accordées par les réseaux constituent, au point de vue social, une œuvre vraiment exceptionnelle.

V

***Les Œuvres d'hygiène
dans les Réseaux de Chemins de Fer***

L'histoire de ces œuvres remonte à plus de 40 ans. Au début, le Ministère des Communications de Pékin n'avait pas fixé de plan d'ensemble ; il laissait toute liberté à chaque réseau. Depuis l'établissement du Ministère des chemins de fer à Nankin, il a été créé en 1929, un service particulier pour établir un plan général d'hygiène dans tous les réseaux. Dans ces trois dernières années surtout, le progrès de cette organisation a été remarquable, nous envisagerons d'abord, le service d'hygiène sociale, et ensuite l'organisation médicale proprement dite.

A. — Le service d'hygiène sociale

La lutte contre les maladies épidémiques. — Le territoire des réseaux de chemins de fer est une région de maladies épidémiques. Il faut toujours se rappeler que la Chine est un pays immense ; le parcours du train traverse de longues distances ; les voyageurs proviennent de toutes les provinces, et sont des agents de propagation des maladies contagieuses.

Pour lutter contre ces maux sociaux, le Ministère des Communications de Pékin avait créé, en 1918, un service particulier. Le Ministère des chemins de fer de Nankin ne néglige pas non plus cette question, il a été établi en 1932, 15 articles des règlements préventifs pour renforcer la lutte anti-épidémique, et il oblige l'administration des réseaux à prendre des mesures susceptibles de prévenir les maladies graves qui peuvent sévir. Dans tous les hôpitaux des chemins de fer, des pavillons isolés sont réservés pour les contagieux. Si un voyageur tombe malade en route, on le transporte à l'hôpital le plus proche du réseau. Si un voyageur meurt subitement dans le train, le convoi s'arrête ; on

décroche le wagon où se trouve le compartiment du mort, on en fait soigneusement la désinfection; le cadavre est isolé et enterré dans les 24 heures, les vêtements ou les objets du mort sont brûlés ou désinfectés. Quand une maladie infectieuse sévit dans la ville, la distribution des billets de chemins de fer est interdite. De plus, des mesures préventives sont appliquées immédiatement : interdiction de toutes les réunions de cheminots; isolement des malades et désinfection des objets appartenant aux malades; inspection sanitaire chez les agents, recommandations pour éviter la contagion. D'autre part, les docteurs doivent étudier les causes de la maladie, ils analysent l'eau de boisson et les différents articles d'alimentation.

Parfois, pour éviter la propagation d'épidémies telles que le choléra et la peste, etc., l'administration des réseaux prend l'initiative des mesures nécessaires à la destruction des mouches, des moustiques et des rats. Par exemple, en 1931, au mois d'août, à cause de l'inondation dans les provinces de Hou-nan et de Hou-Pei, la typhoïde et le choléra ont décimé les habitants. Dans la lutte contre ces maux, les réseaux de Pin-Han et Siang-Ngo ont joué un rôle très important. Au mois de novembre de la même année, la peste sévissait dans la province de Hô-nan, et elle gagnait les provinces voisines. Les réseaux de Pin-Han, de Tchéng-Tai, et de Long-Haï ont aussi participé à l'effort pour la combattre. Les maladies endémiques, comme la fièvre jaune et la malaria, sont aussi très graves. Pour les combattre, le nouveau réseau de Yue-Han par exemple, a appliqué des mesures efficaces. Nous espérons qu'il réussira mieux encore dans l'avenir, et que notre vie sociale en sera améliorée.

En dehors des mesures préventives ci-dessus, le Ministère oblige aussi tous les réseaux à suivre l'exemple de ceux de Kin-Hou, Hou-Hang-Yong et de Tsin-Pou, et à créer des postes d'inspection sanitaire chargés du service d'hygiène, à raison d'un inspecteur pour chaque distance de 120 kilomètres. A ces inspections régionales, qui sont faites pendant toute l'année s'ajoutent des inspections générales, deux fois par an, en été et en hiver, par les chefs des services médicaux et sanitaires. Et, une fois par an, une conférence sanitaire a

lieu en vue de poursuivre l'amélioration des conditions générales d'hygiène de chaque réseau.

Les agents chargés de la police des chemins de fer, et les garçons de restaurant dans les trains ou aux buffets des gares doivent s'instruire des notions générales de l'hygiène.

Des affiches sanitaires sont placées sur les murs des bâtiments des gares et aussi dans les trains. Des journaux et des prospectus sont distribués souvent aux voyageurs pour généraliser la propagande hygiénique. Le Ministère oblige les médecins des réseaux à donner des cours sanitaires aux petits employés, et pour eux aussi, chaque réseau doit établir des salles de bains et des cabines de douches, à l'exemple du réseau de Pin-Han.

Les réseaux doivent construire des cabinets d'aisance avec chasse d'eau dans toutes les gares; ils doivent aussi ouvrir des restaurants économiques et parfaitement conformes aux règles de l'hygiène pour les voyageurs dans toutes les gares et stations. Lors de la création de nos réseaux de chemins de fer, la plupart des capitaux de construction furent empruntés aux autres pays; au début, nous recrutions aussi des conseillers et des techniciens étrangers; ainsi donc, les restaurants dans les trains sont habitués à servir la cuisine européenne; mais actuellement, le Ministère des chemins de fer autorise les réseaux à préparer aussi des repas chinois à la disposition des voyageurs.

D'autre part, chaque réseau doit fournir aux usagers tout le confort matériel possible, comme le chauffage central, l'eau chaude, et les couvertures pour l'hiver; s'il n'y a pas de chauffage central dans un train quelconque, le réseau y prépose au moins un employé pour le chauffer au charbon. En été, les ventilateurs électriques y sont aussi obligatoires.

Selon l'habitude chinoise, dans les trains, comme au théâtre, ou dans les salons de thé, on fournit aux voyageurs des serviettes chaudes plusieurs fois par jour dans toutes les saisons de l'année. C'est une habitude insalubre, parce que ces serviettes constituent un moyen très certain de contagion pour toutes les maladies des yeux, de la peau et pour les épidémies. Les règlements ministériels obligent les agents des trains à désinfecter ces serviettes chaque fois qu'elles ont

servi ; c'est peut-être moins dangereux, mais ce serait encore mieux de les supprimer.

En prévision des accidents éventuels, chaque réseau prépare tous les secours possibles, et les règlements de sécurité et de sauvegarde en cas d'accidents sont affichés dans tous les trains et toutes les gares. Il y a aussi des garages spéciaux pour la désinfection des wagons. Le Ministère a fixé la journée du 1^{er} avril de chaque année, comme la date du grand mouvement sanitaire dans le pays ; il a établi, en 1931, 13 articles de règlements, selon lesquels, au 1^{er} mars de chaque année, tous les réseaux doivent convoquer les chefs compétents du service sanitaire, qui forment un comité chargé de cette affaire. Ils se divisent en 5 sections : la section générale, comme dans tout comité (elle ne nous intéresse pas à proprement parler) ; la section d'inspection, chargée du service de contrôle, qui consiste en une visite de l'administration proprement dite, et de tous les bureaux de stations, sans négliger les ateliers, les trains, et même les familles de cheminots, les écoles du réseau, etc. ; la section de propreté doit faire tous les nettoyages, les désinfections et les réparations ; la section d'hygiène proprement dite s'occupe de l'examen médical des agents, de la prévention des maladies contagieuses et de la destruction des insectes ; la section de propagande est chargée de la diffusion des notions générales d'hygiène parmi les agents comme dans le public, au moyen du cinéma, de conférences, de chansons populaires, d'images, de journaux, et doit lutter efficacement en vue de prévenir les maux sociaux.

Le programme de ce mouvement sanitaire dans chaque réseau au 1^{er} avril de chaque année comporte ensuite : 1° un concours de santé parmi les enfants ; 2° l'examen médical gratuit pour le public ; 3° un examen gratuit des dents ; 4° un grand nettoyage autour de toute la région ferroviaire ; 5° des discours publics sanitaires ; 6° une distribution de journaux et de prospectus traitant des questions sanitaires ; 7° des représentations de cinéma sur l'hygiène ; 8° des distractions diverses.

En résumé nous pouvons dire que les réseaux de chemins de fer en Chine, ont fourni et fournissent encore un gros

effort en matière d'hygiène sociale. Grâce à eux, notre état sanitaire s'est beaucoup amélioré. En vérité, l'adaptation sociale du développement des communications est l'un des aspects du progrès des civilisations. Pour compléter notre sujet, nous étudierons la seconde partie de cette question :

B. — *L'organisation médicale proprement dite*

L'organisation médicale des réseaux des chemins de fer de l'Etat se divise en trois catégories : les hôpitaux proprement dits ; les dispensaires et les services confiés à des hôpitaux publics ou privés indépendants des compagnies ferroviaires. Nous les étudierons successivement. Dans l'ensemble des réseaux de chemins de fer de l'Etat, il y a 43 hôpitaux. Ils sont situés dans les stations importantes, où se trouve un grand nombre d'agents. Quant aux stations moins importantes, par économie, les réseaux y ont créé des bureaux de consultations, des dispensaires, on en compte 45. Si la station est moins importante, mais que dans cette ville, il y ait un hôpital public ou privé indépendant du réseau, celui-ci peut lui confier ses agents, souvent une convention est passée, et le paiement est forfaitaire ou en compte, selon les conditions prévues par les deux parties. On compte un total d'une vingtaine d'hôpitaux qui soignent de cette manière les agents des réseaux.

L'organisation des hôpitaux et celle des dispensaires est à peu près la même ; la seule différence est que les premiers sont plus complets, ils ont, non seulement des médecins et des chirurgiens comme les bureaux de consultation, mais aussi des maternités et des laboratoires spéciaux. Naturellement, ils ont aussi des spécialistes et des auxiliaires plus nombreux. Pour ces deux sortes d'établissements, les docteurs appliquent, les uns les méthodes chinoises traditionnelles, les autres les méthodes modernes européennes.

Les bâtiments d'hospitalisation sont insuffisants et peu confortables. Dans l'ensemble des hôpitaux et des dispensaires, il y a 30 % des bâtiments qui sont des locaux privés en location ; 40 % qui utilisent les pavillons publics des réseaux ; 20 % placés dans les mêmes constructions que

l'administration des réseaux; et nous avons seulement 70 % de ces établissements qui ont été construits spécialement à usage d'hôpital.

L'équipement de ces établissements est aussi très rudimentaire. Ils ont seulement l'outillage principal de première nécessité. Mais quand même, avec ces bâtiments incommodes et ces moyens insuffisants, les réseaux ont joué un rôle très important au point de vue des œuvres sociales.

Du fait que leurs règlements sont très larges, ils dépensent des sommes énormes. Nous donnons ici quelques détails sur les règlements et un exemple des dépenses de l'un des réseaux, pour montrer que l'importance de ces œuvres est considérable. Selon ces règlements, quand un cheminot tombe malade, le réseau le soigne absolument gratuitement comme nous le verrons dans le chapitre des indemnités. Et aussi l'agent bénéficie de la gratuité des consultations, même quand le docteur passe à domicile; il n'a rien à payer pour les médicaments, et pour l'hospitalisation pendant trois mois. La gratuité est encore appliquée aux parents des agents; ils ne paient pas non plus les consultations, ni les soins reçus, mais seulement les médicaments, et la moitié du séjour à l'hôpital. Ces règlements assurent naturellement un grand avantage aux agents et à leurs parents, mais ils chargent de frais considérables le budget de chaque réseau.

Examinons les dépenses annuelles du réseau de Kiao-Tsi. Ce réseau soigne ses agents dans 5 hôpitaux et un dispensaire, et il confie une partie de ses malades à 3 hôpitaux indépendants de son administration. En 1935, il a versé aux employés de ces établissements médicaux, un montant total de traitements qui s'élève, pour l'ensemble de l'année, à plus de 71.011 dollars chinois, tandis que le total des frais de médicaments et d'entretien, sans tenir compte des traitements des médecins et des infirmiers, les recettes sont dans la proportion de 6 %, donc presque nulles. Les consultations de cette année 1935, ont été données à 158.207 personnes, et 539 malades ont été hospitalisés. Autrement dit, cette grosse somme de 196,715 dollars — total des traitements et des frais généraux — a été dépensée pour 158.746 agents aux parents

d'agents et représente une moyenne de plus d'un dollar par personne.

Mais ici nous devons rappeler que les attributions du service médical sont très étendues. Dans ce total des dépenses du réseau de Kiao-Tsi, en dehors des dépenses extraordinaires du service médical proprement dit, nous comptons aussi les dépenses d'hygiène sociale du réseau, comme par exemple d'une part, en cas d'accident, les frais de consultations et de médicaments pour les voyageurs, et d'autre part, le coût de la prévention des maladies épidémiques. Nous ne nous attarderons pas davantage sur cette question, et nous continuons l'étude des aspects essentiels de l'organisation médicale des réseaux.

Le rôle du médecin auprès des agents de chemins de fer est très important : d'abord pour le recrutement, les agents nouveaux doivent en effet être examinés par les docteurs de la compagnie ; et ensuite, quand un agent est convalescent, si dans certains cas, le docteur ne lui donne pas le certificat de guérison, il ne peut pas reprendre son poste ; de plus, le docteur a le droit de proposer au réseau, de suspendre de ses fonctions quelqu'un qui ne serait pas assez bien portant pour les remplir.

Pour s'assurer du bon état de santé des agents, le médecin examine souvent les agents, surtout pour rechercher soigneusement les cas de tuberculose. En général, chaque année, tous les agents doivent être vaccinés contre les épidémies et les autres maladies éventuelles. Le docteur envoie aussi des infirmiers dans toutes les familles des agents, pour leur expliquer les principales mesures d'hygiène, leur donner de bons conseils pour les convalescents et même pour les gens bien portants, à titre préventif.

En cas d'urgence, les cheminots ont à leur disposition des boîtes de médicaments dans tous les trains, toutes les gares, et même dans des sacs spéciaux chez les agents chargés de la police.

Une fois par an, les docteurs et les personnes chargées du service sanitaire de tous les réseaux sont convoqués par le Ministère des chemins de fer. La session dure trois jours et tous les projets sanitaires y sont étudiés. En 1931, par

exemple, à l'occasion de cette réunion, 79 dispositions ont été proposées, et au point de vue de l'hygiène sociale, ces articles peuvent être considérés comme certainement très importants. Cette conférence est un organisme qui sert annuellement d'intermédiaire entre le Ministère et les compagnies de chemins de fer. Le Ministère donne des indications pour chaque réseau et les réseaux lui soumettent des projets; de plus, ils envisagent ensemble les questions générales pour tous les réseaux ou les questions particulières à un réseau quelconque.

Le système est récent, il n'a commencé de fonctionner qu'après l'établissement du Ministère des chemins de fer. Il ne faut jamais oublier que, dans un vaste pays comme la Chine, on ne peut songer à réformer l'état de choses du jour au lendemain. A l'heure actuelle, en ce qui concerne l'hygiène sociale, le gouvernement est en train d'en rechercher les conditions générales, d'établir des statistiques. Il est certain que l'amélioration est loin d'être parfaite.

C'est ainsi que l'organisation médicale est critiquée ardemment par bien des spécialistes; comme nous l'avons dit plus haut, les bâtiments des hôpitaux sont insuffisants, et l'outillage chirurgical est rudimentaire, mais le budget sanitaire est trop lourd pour les réseaux. Tous ces défauts, selon M. Kouo l'un des spécialistes, proviennent du manque de plan d'ensemble à l'origine. M. Kouo a proposé un plan d'aménagement pour le nouveau réseau de Yue-Han. Dans ce projet, il préconise surtout la suppression des soins donnés par les hôpitaux indépendants de la compagnie. Il est vrai, que ces soins ne sont pas faciles à contrôler et coûtent cher au réseau : de plus, ces hôpitaux sont parfois très éloignés; les agents n'y étant pas soignés spécialement doivent attendre leur tour de soins, et aussi la langue parlée dans ces établissements n'est pas toujours la langue chinoise, mais l'anglais par exemple que les agents ne comprennent pas. Selon M. Kouo, les réseaux devraient établir les hôpitaux et les dispensaires dans les conditions suivantes : à l'endroit où l'on trouve un nombre de deux mille agents environ; ou dans une région ferroviaire, où les maladies endémiques sévissent gravement; ou dans toute ville, qui n'a pas d'hôpitaux muni-

cipaux bien organisés, mais qui est très importante au point de vue des communications. Dans ces trois cas, le réseau devrait établir un hôpital proprement dit. D'autre part, si dans une ville, il y a d'hôpital municipal, mais que le nombre des agents du réseau est assez important, par exemple plus de mille, le réseau devrait créer un dispensaire spécial pour ses agents; de plus, pour plus de mille agents, s'il n'y a pas d'hôpital municipal, mais qu'il y ait un hôpital du réseau dans la ville voisine, la compagnie devrait établir quand même un dispensaire; si dans la ville voisine, il n'y a pas d'hôpital du réseau, même pour 500 agents, un dispensaire serait ouvert. M. Kouo a proposé encore des changements dans la direction du service médical de la compagnie; il conseille de bien choisir l'emplacement de ces établissements et de prendre certaines précautions pour la construction, etc. Outre ces sujets, il a étudié aussi les moyens de lutter contre les maladies endémiques spéciales à ce réseau, à cause du climat défavorable. Nous n'en examinerons pas le détail. Nous avons seulement voulu montrer que la question de l'hygiène sociale dans les chemins de fer de notre pays a attiré l'attention de nos spécialistes. C'est un signe favorable pour l'avenir.

VI

L'Aide en faveur de l'Organisation des Syndicats et des Associations de Cheminots

Les agents de chemins de fer de l'Etat sont des fonctionnaires; juridiquement parlant, ils n'ont pas le droit de se syndiquer et de s'associer sans l'autorisation du Ministère ou de l'administration du réseau. Même en ce qui concerne les coopératives de consommation, comme nous l'avons dit plus haut, l'initiative des employés est très rare. Les syndicats et les associations corporatives n'ont naturellement pas le même

intérêt économique que les coopératives de consommation, ils sont moins importants que celles-ci, mais les compagnies de chemins de fer ne négligent pourtant pas ces œuvres intéressantes. Prenons pour exemple, le club du réseau de Pin-Han. Il est situé à Han-keou et organisé par autorisation de l'administration, en vue de favoriser entre les agents l'établissement de relations d'amitié et de relations intellectuelles, aussi de guider ses agents à employer leur temps de loisir à des distractions plus élevées, et de leur procurer les moyens de culture physique, qui leur assure une bonne santé. Tous les employés du réseau sont membres de ce club. S'ils portent les insignes du réseau, ils peuvent entrer librement au club. Les dirigeants de cette organisation sont des agents du réseau nommés par l'administration. Dans la section des distractions proprement dites de ce club, on joue des pièces de théâtre traditionnelles ou modernes; on y pratique le ping-pong, la boxe, et les autres sports; on y trouve des jeux divers et il y a aussi des salles de lecture pourvues de journaux, etc. Pendant les jours fériés, comme à la fête nationale, au nouvel an, etc., il y a souvent de grandes réunions, des thés; parfois de grands repas sont offerts aux agents. Pour la plupart, ces dépenses sont à la charge du réseau; le club en reçoit 150 dollars par mois pour ses dépenses courantes.

En dehors de cette organisation de Han-keou, le réseau de Pin-Han a encore une association à Pei-ping, mais ici nous devons rappeler que le réseau de Pin-Han assure les communications de Pei-Ping à Han-keou; depuis que Pékin n'est plus la capitale officielle, elle a pris le nom de Pei-ping. Et aussi que l'administration du réseau a été transférée à Han-kéou où elle est encore. Le club de ce réseau est destiné à rapprocher tous les agents, comme nous l'avons dit tout à l'heure; en raison de la distance qui est trop longue, on a organisé pour les agents dans les bureaux de Pei-ping une association amicale qui vise les mêmes buts que le club de Han-kéou. Mais son organisation est encore plus complète. Elle a des sections d'études, d'art, de jeux et une section commerciale. Dans la section d'études, on envisage les grandes questions de l'administration ferroviaire. On y rattache des notions économiques, celles des produits du terri-

toire du réseau et même les arts anciens comme le travail des métaux, l'études des pierres, des peintures et des écritures anciennes, cette même section organise des concours de lecture et de photographie. Elle encourage les travaux de traduction des ouvrages étrangers; les conférences d'instruction générale; elle a des salles d'exposition pour les matières premières et une bibliothèque.

La section des arts permet d'étudier la peinture moderne, la sculpture, le dessin industriel et il y a aussi des salles d'exposition, où l'on peut entendre de la musique chinoise ou européenne, des pièces de théâtre traditionnelles ou modernes, des chansons.

La section de jeux est celle qui organise la pratique des sports : Ping-pong, tennis, foot-ball, boxe, ski, natation, aviron, course à pied, équitation et automobilisme.

La section commerciale a des restaurants, des salons de coiffure, des salles de bains à la disposition des membres de l'association. Ceux-ci doivent verser une cotisation trimestrielle d'un dollar. Comme la compagnie accorde une subvention de 100 dollars par mois, les dirigeants de cette association amicale sont nommés par le chef des bureaux de Pei-ping.

Ces deux organisations sont au fond des œuvres destinées à guider les agents dans une meilleure utilisation de leurs loisirs, en vue d'améliorer leur vie personnelle. En général elles servent plutôt aux hauts fonctionnaires. Mais les œuvres pour les petits employés du réseau ont aussi été organisées d'une façon remarquable. Nous les étudierons minutieusement.

Le mouvement syndicaliste chez les cheminots, en particulier dans le réseau de Pin-Han, a commencé en 1919, il a pris un caractère très avancé sous l'influence du parti national Kouomintang et même révolutionnaire; les agents luttaient ardemment contre le gouvernement militaire de Pékin. Ils n'osaient exposer leurs opinions publiquement; mais ils profitaient de leurs réunions, sous prétexte d'études, dans les écoles complémentaires du réseau pour faire leur propagande secrètement. En 1920, ils organisèrent successivement 16 clubs dans les stations importantes du réseau; par la suite,

ces clubs furent transformés en syndicats proprement dits. En 1922, pour demander une augmentation des traitements, les petits employés de tout le réseau se mirent en grève, et le mouvement syndicaliste en fut renforcé. Le 7 février 1923, les agents luttèrent contre le gouvernement de Pékin, c'est-à-dire contre Wou Péi-Fou. Il se produisit des faits très graves : la plupart des dirigeants syndicalistes furent arrêtés et certains fusillés par le maréchal Woû. En 1924, sous la direction du Kouomintang, ces syndicats furent rétablis. Pendant ces dernières années, ils ont ouvert plusieurs congrès, qui réunissaient tous les agents inférieurs du réseau. A l'heure actuelle, c'est-à-dire depuis l'établissement du Ministère des chemins de fer, les syndicats de tous les réseaux ont pris le nom de leur réseau, c'est ainsi que le syndicat de Pin-Han est le syndicat du réseau de Pin-Han. En résumé, le mouvement syndicaliste de Pin-Han a été commencé en 1919, établi publiquement en 1927, et enregistré officiellement en 1931. Les ressources de cette organisation proviennent d'une part de la subvention du réseau qui s'élève à une somme mensuelle de 2.000 dollars; d'autre part, de la cotisation des adhérents, à raison d'un pour cent de leur traitement mensuel.

Actuellement, il y a 16.292 adhérents, et le syndicat est divisé en 18 bureaux situés dans les grandes stations. Ici nous devons faire remarquer que le nombre des ouvriers, c'est-à-dire les vrais travailleurs manuels de ce réseau, n'est que de 15.044 personnes. Mais il y a 1.248 petits fonctionnaires, qui adhèrent à ce même syndicat. C'est une preuve que sa puissance est considérable, surtout que son influence dans le domaine de la politique est très active, car il a un peu perdu de vue de son but propre. Notre gouvernement ne néglige pas l'importance de ce développement. Nous expliquerons cette question plus tard.

En dehors de ce syndicat de Pin-Han que nous citons comme exemple, il y a encore 9 réseaux de chemins de fer de l'Etat, qui ont des syndicats du même genre que celui de Pin-Han. Nous indiquons simplement le nombre de leurs adhérents et le montant des subventions accordées par les compagnies. D'abord, le syndicat du réseau de Tsin-Pôu, a

comme celui de Pin-Han, beaucoup d'adhérents : 16.117 personnes, alors que ses ouvriers proprement dits ne sont qu'au nombre de 13.475, mais 2.642 ouvriers du port qui est auprès du réseau, et travaillent à charger et à décharger des marchandises pour le réseau se sont syndiqués avec les ouvriers du réseau. Le réseau accorde au syndicat une somme de 800 dollars par mois ; et les syndicalistes versent eux-mêmes une cotisation égale à 2 % de leur traitement.

Le syndicat de Pei-Ning est malheureusement moins prospère que les deux précédents, parce que depuis les événements de l'invasion japonaise de 1931, il a perdu à peu près la moitié de ses adhérents, c'est-à-dire qu'il a diminué de 11.756 à 5.882 personnes. De plus, les dirigeants du Nord furent cruellement massacrés par les Japonais. A présent, dans ce réseau, il y a encore 2.000 agents en chômage. Le mouvement syndicaliste de ce réseau a commencé aussi en 1919 ; au début, il ne demandait pas de cotisation à ses adhérents, mais après les malheurs qu'il a subis, en raison de son déficit budgétaire, il a commencé en 1932 à percevoir des cotisations comme les autres syndicats. De plus, l'administration du réseau, lui accorde une subvention de 800 dollars par mois.

Le réseau de Pin-Souei a 9.039 petits employés, dont 8.193 se sont syndiqués. Les ressources de leur groupement proviennent d'une part, de la subvention mensuelle du réseau, soit 500 dollars et de celle du parti Kouomintang soit 170 dollars ; et d'autre part, des cotisations de ses adhérents.

Les adhérents du syndicat de Siang-Ngo sont 2.330 sur 4.233 agents inférieurs. La subvention mensuelle du réseau est de 400 dollars, et le parti Kouomintang lui en donne aussi 90 dollars par mois ; il perçoit à titre de cotisation 1 % du traitement de ses adhérents.

L'ensemble des petits employés dans le réseau de Long-Haï est de 6.118 personnes, sur lesquelles 4.207 se sont syndiquées. L'administration du réseau et le parti Kouomintang leur accordent ensemble une subvention mensuelle de 600 dollars, les cotisations des adhérents sont demandées pour couvrir le déficit.

Le réseau de Tchéng-Tai a 2.193 petits employés, le

syndicat n'a que 1.113 adhérents, il perçoit 1 % de leur traitement, et reçoit du réseau une subvention de 200 dollars par mois.

Le syndicat de Tao-Tsing a 1.188 adhérents sur 1.360 employés, ils versent 1 % de leur traitement mensuel comme cotisation, et d'autre part, le réseau lui accorde 250 dollars par mois pour combler son déficit.

Le réseau de Kiao-Tsi a aussi organisé un syndicat depuis 1925, il y a 5.553 adhérents sur 6.257 petits employés. Actuellement, le syndicat ne joue plus son rôle, mais les dirigeants de cette organisation sont, à ce qu'il paraît, encore payés par le réseau, c'est peut-être une subvention sous une autre forme.

Dans les réseaux de Kin-Hou, et Hou-Hang-Yong depuis assez longtemps ont été organisées des associations de petits employés, en 1927 elles se sont transformées en un syndicat, mais celui-ci est dirigé par les hauts fonctionnaires, et les petits employés ne l'intéressent pas beaucoup; c'est pourquoi jusqu'à présent, ses 7.824 agents inférieurs ne sont pas encore tous inscrits. Nous ne savons donc pas exactement le nombre de ses adhérents. Mais il est subventionné quand même par le réseau et le parti Kouomintang pour une somme totale mensuelle de 650 dollars.

En résumé, les syndicats dans les dix réseaux précédents groupent à peu près 70.000 adhérents. Mais il faut répéter que le mouvement syndicaliste n'a commencé qu'en 1919, c'est-à-dire s'étend seulement sur une période de 17 ans. Chaque année, on syndique plus de 4.000 employés, c'est donc un développement assez remarquable. Mais ces syndicats jouent parfois un rôle politique, qui est peut-être étranger à leur destination propre.

A cet égard, nous essayerons de donner une vue d'ensemble des faits en indiquant qu'au début, l'organisation syndicaliste chez les cheminots avait pour but de revendiquer leurs intérêts proprement dits comme les syndicats des autres catégories ouvrières. Ensuite, ce mouvement fut influencé par la doctrine du D^r Sun Yat-sen, et les agents de chemins de fer participèrent à la révolution. Ils luttèrent contre le gouvernement militaire de Pékin, ainsi que nous l'avons

déjà dit à propos du syndicat de Pin-Han, et les agents du réseau de Pin-Souei participèrent aussi plusieurs fois à des luttes de ce genre. Mais chacune de ces circonstances douloureuses marque une avance du mouvement syndicaliste. Avant 1926, ces organisations étaient secrètes. A partir de cette année-là, un premier syndicat fut établi publiquement, celui de Pin-Han. Les syndicats des autres réseaux sont aussi très actifs, et parfois trop avancés. En 1927, notre gouvernement a été menacé par le bolchevisme ; le parti national Kouomintang a chassé les communistes ; la plupart des associations et des syndicats ont été dissous ou suspendus provisoirement. A vrai dire, un syndicat pur et simple ne doit pas, sauf en cas d'invasion étrangère, se mêler des affaires politiques, surtout quand il s'agit des syndicats de réseaux de chemins de fer. Selon leurs lois organiques, il leur est absolument interdit de faire grève, et de demander un contrat collectif. Il est défendu aussi au syndicat d'intervenir dans l'administration du réseau. A cet égard, la compagnie de Pin-Han s'est prononcée catégoriquement maintes fois. Elle a ainsi trouvé le seul moyen de simplifier le fonctionnement de ces œuvres. C'est peut-être mieux pour le pays, et surtout pour les agents eux-mêmes.

VII

Les Œuvres des Syndicats proprement dits

Le rôle des syndicats de chemins de fer est très important, surtout au point de vue des œuvres sociales telles que celles du réseau de Pin-Han, qui entretient les écoles pour les enfants des cheminots. Ce syndicat a organisé une bibliothèque, 14 salles de bains ou salles de douches et il a créé une coopérative de consommation. De plus, il édite une revue hebdomadaire destinée à tenir des cheminots au courant des conditions de travail national, de l'organisation des syndicats

à faire la propagande et de la doctrine du parti national Kouomintang.

Sur le réseau de Tsin-Pôu, le syndicat a aussi une revue hebdomadaire et 7 écoles pour les enfants des cheminots.

Le syndicat de Long-Haï possède plusieurs écoles du même genre dans toutes les stations importantes et 5 écoles complémentaires pour les employés subalternes. Dans toutes les grandes stations sont installés des hôpitaux. A Tchen-tchéou il y a une bibliothèque, une association amicale pour les réunions et les distractions des cheminots, une coopérative de consommation. De plus, dans toutes les grandes stations de la ligne, il y a des magasins de vente. Ce syndicat édite aussi une revue bi-mensuelle pour instruire les cheminots et étudier les problèmes économiques du réseau.

Le syndicat de Tchéng-Tai entretient une bibliothèque; il a organisé une coopérative de consommation pour les cheminots. Il existe aussi un hôpital créé par ce syndicat, mais il est subventionné par le réseau. Le syndicat édite également une revue mensuelle tirée à près de 2.000 exemplaires.

A Kiao-Tsi, le syndicat a établi 7 écoles complémentaires, a organisé une bibliothèque comptant plus de 200 volumes. Dans quelques-uns de ses bureaux sont établis des clubs et des salons de lecture pour les employés subalternes. Tous les dix jours paraît une revue du même caractère que celles des autres syndicats.

Comme nous l'avons dit plus haut, le syndicat du réseau de Pei-Ning a subi, dans ses membres, des pertes considérables depuis les événements de 1931, c'est-à-dire l'invasion des Japonais en Mandchourie. De plus, le problème du chômage lui a causé des difficultés quasi insurmontables. Pour lutter contre ces maux, le syndicat a demandé à l'administration de créer des postes nouveaux et aussi, directement au Ministère des chemins de fer de Nankin, de chercher des solutions efficaces contre le chômage. Le syndicat a organisé des coopératives de consommation, un comité spécial pour acheter le riz et le blé. Il a créé des cours du soir et des clubs pour les employés subalternes. Il édite une revue : « L'Echo des ouvriers de Pei-Ning ».

VIII

La Distribution du Charbon⁽⁵⁾

La compagnie des chemins de fer est un des plus grands consommateurs de charbon. Elle a souvent contracté des traités favorables avec les compagnies d'exploitation charbonnière. Par exemple, pour leur consommation domestique, les cheminots du réseau de Kiao-Tsi ne paient le charbon que le prix de revient majoré de 0 dollar 7 pour les frais de gestion, ce qui revient aux deux cinquièmes du prix courant. Mais la quantité d'achat pour chaque agent varie de 5 à 12 tonnes selon le degré cheminots. Pendant l'hiver, cette quantité est triplée. Mais ici nous devons ajouter que les règlements de cette distribution ne sont pas unifiés pour tous les réseaux. Par exemple, avant l'année 1927, le réseau de Pin-Han selon les traditions, ne connaissait aucun règlement. Le bureau d'administration de Pékin accordait seulement, aux fonctionnaires supérieurs du Nord, la gratuité des frais de transport du charbon. Depuis 1926, il a été accordé aux employés subalternes du réseau une entière égalité de droits. A l'heure actuelle, la compagnie accorde, chaque année, la gratuité des frais de transport du charbon, à raison de 8 tonnes pour le chef de l'administration du réseau; 6 tonnes pour les secrétaires; 4 tonnes pour les chefs de bureau; 2 à 3 tonnes pour les fonctionnaires subalternes; une tonne et demie pour les ouvriers de chaque catégorie. Le prix du charbon est de 4 dollars 9 par tonne.

(5) L'œuvre de la distribution du charbon dans les chemins de fer est existée depuis toujours. Mais à cet égard, il n'y a pas des règlements unifiés. Chaque réseau distribue le charbon, selon son usage propre, comme nous l'avons vu ailleurs.

TROISIÈME PARTIE

La Vie Professionnelle des Agents

SOURCES ET DOCUMENTS

Statistiques des salaires des réseaux des Chemins de fer du Nord.

(Bureau de recherches sur les questions sociales de Pei-ping, par Liou Sin-kiuan, Pi-ping, 1930).

Recueil des Règlements du travail des réseaux de Chemin de fer.

(Section du travail du Ministère des chemins de fer, Nankin, 1935).

Recueil des Règlements de chemins de fer.

(Par la réunion des conseillers du Ministère des chemins de fer, Nankin, 1933).

Recueil des Règlements du Ministère des Communications.

(Par la réunion des conseillers du Ministère des Communications de Pékin, 1920).

Recueil des Règlements en vigueur du Chemin de fer de Pin-Han.

(Le service général de l'administration du chemin de fer de Pin-Han, Han-keou, 1931).

Procès-Verbaux de la Conférence des Polices du Chemin de fer appartenant directement au Ministère des chemins de fer (Nankin, 1932).

Annales des Chemins de fer, nos 1 et 3.

(Comité de rédaction des Annales du Ministère des chemins de fer, Nankin, 1933).

(Secrétariat du Ministère des Chemins de fer, Nankin, 1936).

Première et deuxième Annales chinoises du travail.

(Bureau de recherches sur les questions sociales de Pei-ping, 1928 et 1932).

Annuaire chinois du travail.

(Comité de rédaction de l'Annuaire chinois du travail du Ministère de l'Industrie, Nankin, 1933).

Revue des Communications.

(Nankin, 1936).

Revue mensuelle du travail.

(Nankin, 1935).

La question ouvrière en Chine.

(Thèse, par Liou Hy-soon, (Paris, 1933) Nancy, 1931).

Le travail industriel des femmes et des enfants en Chine.

(Thèse, par Wang Simine, Paris, 1933).

Les communications jouent un rôle primordial dans le pays, surtout les grands réseaux de chemins de fer qui assurent toute la prospérité économique nationale. Ce ne sont pas des entreprises industrielles ou commerciales ayant pour but uniquement de gagner l'argent. Leur service est d'ordre public. Les agents de ces établissements n'ont pas d'intérêt personnel dans leur profession proprement dite; ce sont des fonctionnaires de l'Etat. Les compagnies non seulement doivent assurer la vie personnelle ou familiale des agents comme nous l'avons dit plus haut, mais surtout, elles doivent assurer le confort de leur vie professionnelle. Ce sont les œuvres de cette partie que nous verrons plus loin. Mais ici, nous commencerons d'abord par quelques brèves explications sur le problème du recrutement, pour montrer l'origine de ces agents, comment ils peuvent entrer dans les compagnies de chemins de fer.

Le Recrutement des Cheminots

Pour le service de la traction et du matériel, et le service des voies et travaux de chemins de fer, les ingénieurs et les techniciens sont classés en deux degrés. La première catégorie, c'est-à-dire les agents les plus importants, doivent être inscrits au Ministère. Ce dernier examine leur candidature et leur donne des brevets selon leurs capacités. Les compagnies leur confient un service et leur accordent un traitement correspondant aux brevets ministériels. En général, la situation de ces agents, une fois qu'ils sont entrés dans le réseau, est fort garantie et bien rémunérée.

La deuxième catégorie est celle des techniciens ou des ingénieurs importants. Ils doivent aussi passer un concours pour entrer.

Les agents sortis de l'Université des communications sont placés au réseau par le Ministère, comme nous le verrons plus loin ; le traitement de ces agents s'élève progressivement selon les règlements spéciaux, leur situation est bien garantie aussi.

Le recrutement des agents chargés de services ordinaires est fait aussi selon leurs capacités d'une part, et surtout, selon leur expérience du travail. En raison des changements fréquents des chefs d'administration du réseau, ces agents ont une situation moins garantie que les précédents. Dans ces dernières années, à cet égard, le Ministère a plusieurs fois condamné l'arbitraire des chefs de réseau.

Le recrutement de toutes les sortes d'ouvriers des réseaux a des règlements spéciaux ; ils doivent passer des examens pour entrer. Tous ces agents, une fois recrutés, doivent en général, faire une certaine période d'essai ; si un agent n'est pas suffisamment qualifié pour assurer son service, la

compagnie le renvoie, ou bien elle lui donne à suivre des cours complémentaires ou professionnels pour l'aider. Nous verrons cette question dans un chapitre spécial.

En tout cas, la plupart des agents de chemins de fer sont bien payés et aussi leur situation est bien garantie; actuellement, nous envisagerons les conditions du travail de ces agents, dans leur vie professionnelle.

II

La Sécurité du Travail

Nous rappelons que le problème de la sécurité du travail des cheminots se rattache à la question des indemnités, comme nous verrons dans le chapitre consacré à ce sujet, indemnités en cas d'accident, au moins en attendant l'application des règlements d'assurance. En principe, les compagnies sont entièrement responsables des accidents qui surviennent à leurs agents. Mais ici nous devons distinguer les diverses occupations des agents : le travail dans les bureaux est naturellement moins dangereux et peu susceptible d'accidents. La sécurité des ambulants est assurée souvent comme celle des voyageurs, et c'est une grosse responsabilité pour les compagnies. Heureusement il n'y a pas souvent d'accidents de chemins de fer en Chine.

En ce qui concerne la sécurité des agents dans les ateliers, les compagnies ont pris les mesures générales prévues dans les règlements des ateliers d'entreprises industrielles. L'article 41 de ces règlements prévoit que l'installation des établissements industriels doit tenir compte de la sécurité du travail des ouvriers : la construction des bâtiments doit être solide; les machines et les fourneaux doivent être disposés d'une manière très prudente, visités souvent par les ingénieurs. Si quelque chose est en mauvais état et dangereux en quoi que ce soit, il faut le faire changer immédiatement. Les mesures de sauvegarde en cas d'incendie ou d'inondation

ont aussi été prévues. Il est absolument interdit que les portes des ateliers soient fermées à clé. En ce qui concerne l'hygiène, l'article 24 des mêmes règlements fixe que les ateliers doivent être bien clairs et aérés, que de plus, les compagnies doivent fournir des boissons hygiéniques et mettre à la disposition de leurs ouvriers des lieux d'aisances propres. Les médicaments pour les ouvriers en cas d'accidents ou de maladies doivent être tenus à leur disposition. Les compagnies doivent aussi instruire leurs agents des moyens d'éviter les accidents et de se protéger eux-mêmes. Pour un atelier de trois cents ouvriers, la compagnie doit créer un dispensaire et confier à un docteur le soin de venir tous les jours à l'atelier.

L'application de tous ces articles dans les entreprises industrielles est confiée à l'administration municipale compétente. A cet égard, il y a des inspecteurs spéciaux, qui passent souvent dans ces établissements. Dans le cas où les chefs d'atelier se refusent à l'inspection, ils sont passibles, selon les règlements, de peines d'amende, ou d'emprisonnement qui interviennent sévèrement pour punir cette contravention.

Mais pour les compagnies de chemins de fer, les conditions sont toutes différentes, parce que, non seulement, elles n'ont pas besoin de mesures coercitives, mais d'elles-mêmes, elles accordent à leurs agents des avantages qui, pour la plupart, sont plus larges que les œuvres prévues dans ces articles généraux. Nous ne comparerons pas ligne à ligne ces règlements, mais seulement les indemnités accordées aux agents, comme nous le verrons plus loin. En cas d'accident, les entreprises industrielles ne donnent à leurs ouvriers que les frais médicaux et les deux tiers de leur salaire journalier pendant six mois. Si la victime n'est pas encore guérie à la fin de cette période, l'indemnité quotidienne est réduite à la moitié de son salaire, jusqu'au délai maximum d'un an. Pour la victime devenue définitivement invalide partiellement, ou complètement, l'indemnité accordée est selon la gravité de la blessure, d'un an de salaire au minimum à trois ans au maximum. En cas de décès, l'entreprise doit donner 50 dollars pour l'enterrement, plus en une seule fois une indemnité

de 300 dollars et deux ans de salaire à la famille du défunt.

Dans ces trois cas : l'invalidité provisoire, l'invalidité définitive et le décès, nous indiquons que les deux premiers règlements des entreprises industrielles sont moins favorables que les conditions appliquées chez les cheminots. Dans le troisième cas, celui du décès, les conditions sont moins avantageuses pour les agents de chemins de fer. Pourquoi ? nous n'en chercherons pas les raisons profondes, mais il s'agissait seulement ici de donner un exemple pour comparer les conditions d'applications d'une même œuvre dans les deux catégories d'ouvriers.

III

Les Indemnités prévues en cas de Maladie de Décès ou d'Accident

Les employés des chemins de fer de l'Etat sont des fonctionnaires, ils doivent profiter de tous les avantages des règlements du travail des fonctionnaires comme dans les autres organes du gouvernement. A cet égard, l'Etat n'a pas encore promulgué de règlement pour l'organisation de l'administration des chemins de fer, mais au mois de mars 1930, seulement 35 articles de réglementation du travail des cheminots. Au mois de mai de la même année, le Ministère des chemins de fer, selon les articles 17 et 19 de ces règlements a établi 18 articles du statut des indemnités des agents; en décembre 1931, selon l'article 25, 17 articles concernant l'épargne; en avril 1935, selon l'article 26, 29 articles au sujet des retraites. Actuellement, ces règlements des indemnités et des retraites sont appliqués dans tous les réseaux de chemins de fer, nous en étudions successivement les points essentiels.

En cas de maladie :

Quand les agents des chemins de fer tombent malades,

l'administration du réseau, sauf en cas de maladies vénériennes, non seulement les soigne gratuitement pendant trois mois, mais leur accorde des allocations. Pour le premier mois, l'agent touche une indemnité égale à son traitement tout entier et le deuxième mois, à la moitié de son traitement.

En cas de décès :

Quand un agent ayant fait du service dans le réseau pendant plus de trois ans, vient à mourir, le réseau donne une fois pour toutes une indemnité proportionnelle à la durée de son service et égale au traitement de un à douze mois.

En cas de guerre :

L'agent ne doit pas quitter son poste; s'il est envoyé par son chef pour travailler sur les champs de bataille, le réseau doit lui payer triple traitement.

En cas d'accident :

Si au cours du service, l'accident atteint les biens personnels des agents, le réseau doit payer à ces derniers des dommages-intérêts jusqu'à la somme maxima d'un mois de traitement.

Même si l'accident est provoqué par une faute de l'agent, si celui-ci est devenue invalide provisoire, l'administration du réseau le soigne gratuitement, et de plus, lui donne comme indemnité son traitement entier pendant trois mois. S'il ne guérit pas, au quatrième mois, l'indemnité est diminuée de moitié jusqu'à la durée maxima d'un an. Si l'accident est causé par une raison de force majeure, la victime bénéficie d'une indemnité égale à son traitement entier pendant six mois. Si l'accident a eu pour cause la sauvegarde des intérêts publics, la victime bénéficie d'une indemnité égale à son traitement entier pendant un an.

Si à la suite de l'accident, la victime est devenue invalide complètement et définitivement, l'administration du réseau, non seulement le soigne gratuitement, mais de plus, elle lui donne en indemnité son traitement tout entier pendant trois mois. Comme nous l'avons dit plus haut, à partir du troisième mois, l'indemnité est réduite à la moitié du traitement jusqu'au jour où la victime meurt. Si l'invalidité

perpétuelle a eu pour cause la sauvegarde des intérêts publics, la victime bénéficie, outre les avantages du réseau, des allocations éventuelles du Ministère des chemins de fer. Au contraire, si l'accident a été provoqué par une faute de la victime, l'indemnité est réduite conditionnellement. Si l'invalidité perpétuelle est parcellaire, et que la victime puisse assumer une tâche quelconque moins lourde, l'accidenté profite d'abord de trois mois de son traitement, et ensuite, il continue son service, et touche le même traitement qu'auparavant.

Les conditions prévues en cas de décès à la suite de l'accident sont les suivantes : le réseau doit donner 50 dollars pour l'enterrement, et une indemnité de traitement à la famille pendant 1 à 2 ans. Le montant varie en rapport de la durée du service. Si la victime est morte pour la sauvegarde des intérêts publics, le réseau peut demander au Ministère pour sa famille les allocations éventuelles prévues pour les blessés. Mais au contraire, si l'accident est provoqué par une faute de la victime, l'indemnité attribuée à sa famille est diminuée de la moitié au minimum par rapport à l'exemple précédent.

Le montant de l'indemnité est toujours versé en une seule fois, sans différence entre le conjoint, les enfants, et les autres membres de la famille du mort ; mais il y a un ordre à suivre, s'il n'y a pas de testament, la victime étant masculine, le premier droit est pour la femme, et ensuite, les fils, les belles-filles, les filles, les petits-fils, les petites-belles-filles, les petites-filles, les parents, les grands-parents, les frères et les sœurs.

Si la victime est féminine, c'est le mari, le fils, les belles-filles, les filles, les petits-fils, les petites-belles-filles, les petites-filles, les parents et les grands-parents du mari, les parents et les grands-parents d'elle-même. Remarquons, dans cet ordre, que le droit des filles et des petites-filles vient après celui des belles-filles et des petites-belles-filles. Les filles, les petites-filles et les sœurs une fois mariées, n'ont plus le droit de réclamer l'indemnité d'accident. Les belles-filles, les petites-belles-filles, la mère, et la grand-mère, remariées, ont perdu aussi ce droit. D'autre part, toujours en ce qui con-

cerne la victime féminine, les parents et les grands-parents de son mari, sont placés avant ses parents propres. Dans tous ces cas, on peut dire en un mot, que la famille chinoise, jusqu'à nos jours, conserve encore toute la puissance paternelle, cependant cette question n'intéresse pas directement notre sujet.

En résumé que l'œuvre d'indemnité existant dans nos réseaux est plus large que celle-ci existant dans les autres entreprises. La dépense pour cette œuvre dans les douze grands réseaux des chemins de fer de l'Etat ont, pendant ces trois dernières années, versé pour les seules allocations, sans tenir compte des frais d'hôpital et des médicaments, une somme de plus de 977.000 dollars chinois, soit pour l'ensemble une moyenne de plus de 325.000 dollars par an. Chaque réseau, selon le nombre de ses agents, participe plus ou moins à cette dépense; c'est une charge déjà lourde, mais il supporte encore d'autres lois sociales comme celles des retraites que nous étudierons plus loin.

IV

La Durée du Travail et les Heures supplémentaires des Cheminots

Les règlements de la durée du travail dans les réseaux des chemins de fer sont plus complexes que dans les autres entreprises, parce que, les cheminots ayant des fonctions bien différentes, on ne peut pas appliquer une même durée à tous les agents. Par exemple, la durée de 8 heures ne peut être appliquée — à l'exception des agents qui travaillent dans les bureaux — aux agents qui ont un service continu comme les chefs de gares. Dans cet intervalle de 8 heures, ils n'attendent peut-être que 5 ou 6 trains; naturellement, leurs fonctions sont beaucoup moins pénible que celles des agents qui travaillent dans les ateliers. A cet égard, en Europe, au

début de l'application de la journée de 8 heures en 1919, la question de la durée du travail chez les cheminots a fait couler beaucoup d'encre; elle n'est pas née en Chine, mais elle y a trouvé un renouveau d'actualité. Autrement dit, la discussion de cette question entre notre Ministère des chemins de fer et les compagnies a été très âpre comme dans les autres pays.

En 1930, le Ministère a fixé par les articles 9, 10, 11 et 12, la réglementation du travail des cheminots. Dans l'article 9 le Ministère a bien indiqué que les agents des ateliers de chaque réseau doivent travailler effectivement 8 heures par jour; et pour les autres, comme les ambulants, les chefs des gares, etc. leur service étant discontinu et présentant des intervalles de repos, ils doivent travailler de 12 à 16 heures par jour. Selon l'article 10, les agents des ateliers travaillent 8 heures par jour, mais si dans certains cas d'urgence, ils sont obligés de prolonger la durée de leur travail une heure de plus, la compagnie doit leur payer cette heure supplémentaire à tarif double. Quant aux agents qui fonctionnent en dehors des ateliers, comme les ambulants, etc., s'ils font des travaux supplémentaires, pendant moins de trois heures, on les leur compte pour une demi-journée, et plus de trois heures, pour une journée entière. Dans ces deux cas, les tarifs sont proportionnels à leur traitement. L'article 11 dit que si, en cas d'urgence, le chef de bureau oblige les agents à travailler la nuit, ou le dimanche, ou un jour férié, la rémunération de ces travaux supplémentaires est conforme à l'article précédent.

Nous rappelons que ces trois articles, surtout les deux derniers, en ce qui concerne les heures supplémentaires, sont excessivement larges. Car, dans les chemins de fer, comme les trains doivent continuellement marcher, la nécessité de prolonger le travail se produit souvent, surtout le travail de nuit, du dimanche et des jours fériés. Ces règlements alourdissent considérablement le budget de chaque réseau. C'est pourquoi au début de leur application, chaque compagnie de chemins de fer a demandé des explications au Ministère.

En étudiant minutieusement ces explications ministérielles, nous trouverons que les principes de ces articles sont

très importants au point de vue des œuvres sociales. Le Ministère a déclaré que la rémunération des cheminots devait être large ; mais le contrôle doit être plus sévère ; pour obtenir un bon résultat du travail, la durée n'est pas nécessairement longue, mais l'outillage doit être parfait. Surtout pour appliquer ces articles, il faut d'abord bien établir les règlements des ateliers de chaque réseau, en vue d'augmenter le rendement et éviter une charge trop lourde pour les compagnies.

Selon le Ministère, le premier principe de la journée de 8 heures est indiqué par les mots : « travail effectif », c'est-à-dire, il ne faut pas compter le temps de la préparation au début, ni le repos entre temps. Les heures de service sont ramenées de 9 à 8 par jour, mais on doit effectuer 9 heures de rendement en 8 heures. En ce qui concerne les heures supplémentaires, qui se rapportent à la prolongation du travail, la plupart des compagnies ont trouvé que c'était trop coûteux pour leur budget, mais le Ministère a bien expliqué que ces articles sont en faveur des cheminots d'une part, et pour limiter la prolongation du travail d'autre part, parce que, si un agent des ateliers travaille effectivement 8 heures sans arrêt ou en s'arrêtant très peu de temps, il est déjà surchargé par sa journée. C'est pourquoi l'article 10 indique que la prolongation même d'une heure doit être payée en double, et en même temps qu'une heure est peut-être le minimum de cette prolongation du travail. Pour la durée de 12 à 16 heures, s'il y a des travaux supplémentaires pendant trois heures, c'est-à-dire que l'agent doit faire acte de présence 15 ou 19 heures par jour, c'est une tâche impossible à accomplir pour la plupart des agents.

A cet égard, le Ministère a répété plusieurs fois dans ses explications : « il faut bien contrôler le travail, mais il ne faut jamais en prolonger trop la durée ». Même quand le travail supplémentaire est indispensable la nuit ou le jour férié, sauf dans le cas de première nécessité pour les réseaux, le chef de bureau doit exposer les raisons de la prolongation du service à son chef hiérarchique et lui en demander l'autorisation.

Mais ici nous devons bien indiquer que les services de nuit sont assurés par roulement. D'autre part, les agents qui

travaillent le dimanche prennent d'autres jours de repos, c'est-à-dire qu'ils ont un congé établi aussi par roulement. Ces services, naturellement, ne sont pas considérés comme des services supplémentaires, et le réseau ne les paie pas à tarif double.

Dans le réseau de Pin-Han, par exemple, les concierges et les veilleurs de nuit des ateliers de magasinage, accomplissent 12 heures de surveillance, chaque jour par roulement; la compagnie ne leur paie le traitement supplémentaire que pour les dimanches et les jours fériés à raison d'une somme de 0 dollar 4 par jour. Pour d'autres agents comme ceux du transport des matières premières du réseau, s'ils travaillent les jours fériés et les dimanches, la compagnie leur paie aussi le traitement double pour ces jours-là. Les infirmiers et les auxiliaires des hôpitaux du réseau, sont aussi de service à tour de rôle près des malades, les dimanches et les jours fériés et la compagnie les paie également à tarif double pour ce travail supplémentaire.

Depuis toujours, le réseau de Pin-Han a versé un supplément de traitement, pour tous les dimanches et les jours fériés, où les agents assument la garde de leur bureau; ce service leur est confié par leur chef immédiat et les agents l'assurent les uns après les autres par roulement. Mais depuis le 1^{er} août 1930, la compagnie de Pin-Han a supprimé ces suppléments. A dire la vérité, la plupart des traitements des cheminots en Chine étant mensuels, si un agent quelconque assure la garde du bureau de temps en temps une fois par mois ou par an, on peut estimer que ce n'est pas une obligation excessive. Toutefois, il y a bien des réseaux qui paient encore de ces suppléments. A tout prendre, les principes des œuvres sociales pour les cheminots en Chine sont bien appliqués, et nos agents ne doivent pas se plaindre à cet égard.

V

Les Congés des Cheminots

En dehors des dimanches, et des jours fériés, les agents de chemin de fer ont les congés suivants : Dans l'année, chaque employé, en cas d'affaires personnelles, a droit à 15 jours de congé payé. Mais pour les agents nouveaux, qui ont fait moins de six mois de service, le maximum de congé payé est de 8 jours ; moins de trois mois de service, 4 jours seulement. Si l'agent a pris des congés dont le total dépasse celui auquel il a droit dans l'année, le réseau retient ces journées de son traitement, jusqu'au maximum de 40 jours. A partir de cette limite, l'agent peut être renvoyé par le réseau. Mais si l'agent ne prend pas son congé pendant six ans, il bénéficie d'un mois de supplément, c'est-à-dire qu'il peut prendre d'un seul coup un congé de 120 jours. Pour neuf ans, le congé total est de 180 jours maximum.

En cas de maladie, l'agent peut prendre un mois de congé payé ; le deuxième mois est payé à moitié ; le troisième mois, le réseau ne lui paie plus son traitement, mais il le soigne encore gratuitement, comme nous l'avons dit dans le chapitre des indemnités.

En cas de mort des parents et des grands-parents, l'homme a un mois de congé payé, la femme employée a aussi un mois pour les parents et les grands-parents du mari ; mais elle a 15 jours seulement pour ses propres parents. Pour son propre mariage, l'agent a 10 jours de congé. A la mort du conjoint, il a droit à 10 jours. Les congés de maternité sont de deux mois environ, selon le cas. Par l'ensemble de ces chiffres, on peut juger que la Chine est vraiment un pays de rites, et la durée des congés en cas de mort ou de mariage est proportionnée à la complexité des formalités qu'exigent ces cérémonies. Depuis la Révolution, les habitudes ont été simplifiées et modernisées mais les congés en cas de mort chez les agents de chemins de fer sont encore d'un mois ; c'est un délai assez long. Par rapport au nombre

total des agents des chemins de fer de l'Etat les congés payés pour les morts de chaque famille, constituent une grosse perte au point de vue de l'économie nationale.

VI

Les Conditions du Travail des Femmes et des Enfants

Les conditions du travail prévues en faveur des femmes employées dans les chemins de fer comportent peu d'articles spéciaux. Ce n'est pas une négligence des réseaux, c'est parce que la création des postes féminins est un fait tout nouveau. En effet, les compagnies appliquent tous leurs règlements, au point de vue des œuvres sociales proprement dites pour les uns comme pour les autres sans jamais distinguer entre les deux sexes, selon l'article 24 des règlements des ateliers d'entreprises industrielles.

Mais pour la femme employée mariée, au point de vue traditionnel, comme nous l'avons dit déjà dans le chapitre des indemnités et celui des congés, la prépondérance du mari dans la famille est encore très exagérée. Nous n'étudierons pas ici la question de l'émancipation féminine; mais nous indiquons seulement les règlements spéciaux en faveur des femmes employées.

D'abord nous rappelons que les règlements du travail des cheminots sont en général plus larges que ceux des entreprises industrielles. Comme nous l'avons vu plus haut, la durée du travail dans les ateliers de chemins de fer, est de 8 à 9 heures, en principe 8 heures, avec une heure supplémentaire payée double, alors que celle des ouvriers est de 8 à 10 heures, parfois à 12 heures, et l'augmentation de tarif n'est que de 1 à 2 tiers, proportionnellement au salaire.

Les conditions prévues en faveur des femmes sont aussi plus larges dans les chemins de fer. Pour les congés de

maternité, le réseau de Pin-Han fixe à deux mois, le délai accordé par le docteur de la compagnie. Mais il maintient aux femmes en couches tout le bénéfice de leur traitement sans conditions. Tandis que pour les ouvrières, l'article 37 du règlement des ateliers d'entreprises industrielles ⁽¹⁾, indique aussi un congé de 8 semaines, mais il ajoute que si l'ouvrière a fait moins de six mois de service, elle ne bénéficie pendant son congé que de la moitié de son salaire, autrement dit, pour avoir un congé payé entièrement pendant la période de couches, elle doit avoir travaillé plus de six mois.

L'article 20 du règlement d'application de législation ouvrière ⁽²⁾ indique que les usines doivent prévoir, pour les mêmes ouvrières, des salles où elles peuvent allaiter leurs enfants, ou des crèches. Mais dans les ateliers des compagnies de chemins de fer, comme il n'y a pas beaucoup de femmes employées dans chaque réseau, naturellement, il n'y a pas lieu de construire partout de ces maisons maternelles.

De même que les ouvrières d'usines ne travaillent pas entre 10 heures du soir et 6 heures du matin, la femme employée aux chemins de fer ne fonctionne jamais pendant la nuit.

A l'usine, dans la distribution du travail aux femmes, aux enfants et aux vieux à partir de 50 ans, on doit tenir compte de l'état de leur santé, mais la femme-employée est auprès des docteurs de la compagnie, ils sont toujours à sa disposition. Il est absolument interdit d'imposer aux femmes ou aux enfants des tâches lourdes, dangereuses, ou nuisibles à leur santé; ces articles sont appliqués dans les compagnies de chemins de fer comme dans les entreprises industrielles.

En ce qui concerne les conditions du travail prévues en faveur des enfants, les réseaux de chemins de fer ont pris des mesures encore plus larges. Selon l'article 13 des règlements du travail des cheminots, l'âge d'apprentissage est fixé à 14 ans; tandis que les apprentis des usines peuvent commen-

(1) Législation ouvrière de 1929; modifiée en 1932.

(2) Législation ouvrière de 1932.

cer leur métier à partir de 13 ans. Selon l'article 15 du même règlement, les jeunes employés des réseaux, assurent des services moins importants et plus faciles de 14 à 18 ans, alors que les jeunes ouvriers ont cette latitude seulement de 14 à 16 ans.

Les règlements en ce qui concerne les questions de la distribution du travail, sont valables pour les chemins de fer comme pour les autres établissements, ils indiquent d'examiner d'abord l'état de santé de ces enfants; et de plus que la durée de leur travail ne doit jamais être trop longue. Les enfants ne doivent jamais travailler pendant la nuit, de 8 heures du soir à 6 heures du matin; et il est absolument interdit de leur confier certains travaux nuisibles.

L'éducation complémentaire ou professionnelle des enfants est réalisée aussi dans la plupart des usines; l'entreprise organise obligatoirement 10 heures de cours par semaine pour les ouvriers, enfants et adultes, mais, à cet égard, les apprentis des compagnies de chemins de fer bénéficient de deux heures par jour pour ces œuvres intellectuelles. Nous expliquerons ceci plus longuement dans un chapitre particulier.

La rémunération des apprentis dans les usines est fixée par l'article 61 du règlement des ateliers des entreprises industrielles, les frais de la pension et les soins médicaux sont à la charge des usines; parfois une indemnité plus ou moins large versée comme salaire est fixée par l'administration municipale compétente, selon les conditions économiques des ateliers, et le coût de la vie dans la ville où se trouve cet établissement. En général, cette indemnité est inférieure à la rémunération des jeunes employés des compagnies ferroviaires. Selon l'article 21 du règlement du travail des cheminots, l'indemnité minima des apprentis est de 0 dollar 3 par jour, pendant un an; si l'apprenti a fait des progrès, son traitement s'élève de 1/10^e de dollar par semestre, jusqu'au maximum de 0 dollar 6 par jour, soit 18 dollars par mois. La durée d'apprentissage est fixée à trois ans. Après cette période, si le jeune homme a bien appris son métier, il doit être traité comme un employé adulte, mais il reste sous un régime de travail facile.

Au moment de l'application de ces articles, chaque réseau avait des règlements différents de ceux du Ministère, comme nous l'avons dit ailleurs. Le réseau de Tsin-Pou appliquait l'augmentation du traitement chez les employés inférieurs adultes, à raison de 0 dollar 05; il ne pouvait donc accorder 0 dollar 1 aux apprentis. La rémunération mensuelle des apprentis dans le réseau de Kiao-Tsi, était de 14 dollars seulement, et la durée d'apprentissage était de 4 ans, c'est-à-dire un an de plus que la durée officielle. Le Ministère a accordé un certain délai aux compagnies pour se conformer aux règlements. A l'heure actuelle, tous les réseaux des chemins de fer appliquent les dispositions ministérielles, au grand avantage des jeunes employés.

VII

Les Retraites

Comme nous l'avons dit plus haut, les retraites des agents n'ont été établies qu'en 1935. Selon les lois sociales relatives aux chemins de fer, cette année-là, au mois d'avril, le Ministère des chemins de fer a fixé d'après l'article 26 de la réglementation du travail des agents 29 articles du régime des retraites. Mais avant cette date, les réseaux de chemins de fer avaient, à cet égard, leurs dispositions propres. C'est ainsi que le réseau de Pin-Han avait, en 1927, établi en 5 articles le régime des retraites de ses employés. Actuellement, il les a annulés. Nous n'étudierons donc que les règlements ministériels qui fixent pour tous les réseaux les conditions de la retraite des agents.

Ces règlements envisagent quatre cas différents : premièrement, l'agent qui a atteint l'âge de 60 ans et qui a fait 25 ans de service au réseau; s'il prend sa retraite, il bénéficie de 50 % de son traitement du dernier mois, jusqu'à sa mort. Deuxièmement, l'agent qui, à l'âge de 60 ans, a fait seulement 15 ans de service, obtient 30 % de son dernier mois de

traitement, la retraite augmente progressivement de 2 % par an, pendant 10 ans, jusqu'au maximum de 50 %. Troisièmement, l'agent qui est âgé de 55 ans, c'est-à-dire qui n'a pas encore l'âge de la retraite fixé à 60 ans, mais qui a déjà fait 25 ans de service peut demander sa retraite; le réseau la lui accorde sur la base de 40 % de son dernier mois de traitement; et chaque année, l'augmente aussi de 2 % pendant 5 ans, jusqu'au maximum de 50 %. Quatrièmement, l'agent âgé de 55 ans, qui n'a travaillé que 15 ans, mais qui pour des raisons de santé, est obligé de prendre sa retraite, ne reçoit que les 2/3 de la retraite de l'exemple deuxième.

Si l'agent qui a atteint l'âge de la retraite meurt dans la première année, l'administration du réseau accorde à sa famille en une seule fois une indemnité égale à une année entière de sa retraite. S'il meurt la deuxième année, la retraite est diminuée à 90 %, et dégressivement de 10 % par an, jusqu'à la dixième année où elle atteint le maximum de 10 % seulement pour la famille. Tous ces règlements ne sont en application que depuis un an; il y a certainement des statistiques très détaillées pour l'ensemble des dépenses des réseaux, mais nous regrettons de ne pas avoir pu les trouver.

Les indemnités et les retraites pour les agents chargés de la police des chemins de fer sont l'objet de règlements spéciaux, qui sont encore plus larges. Selon les propositions de la conférence de police de 1932, il y avait trois projets.

Premièrement, le réseau de Kiao-Tsi proposait de raccourcir la durée du service exigible pour l'obtention des indemnités. Car, selon les règlements ministériels, un agent ordinaire devait avoir fait au moins trois ans de service pour qu'à sa mort, sa famille obtienne une indemnité, à moins que l'agent n'ait été remarquable et n'ait rendu des services extraordinaires au réseau. Le même projet de Kiao-Tsi demandait que cette indemnité exceptionnelle fut attribuée à tous les agents de la police des chemins de fer.

Deuxièmement, le réseau de Kin-Hôu demandait au Ministère que les agents de la police soient chargés d'une tâche quelconque moins lourde à partir de 50 ans et jusqu'à l'âge de la retraite (60 ans).

Troisièmement, l'administration des agents de la police

des chemins de fer a proposé une réforme remarquable : tout agent de la police âgé de 50 ans, ou qui a fait 15 ans de service, recevrait du réseau un terrain pour le cultiver. Cela constituerait d'abord un avantage pour la compagnie, car, si les familles de ces agents étaient fixées sur les terrains du chemin de fer, elles en assureraient la sécurité, et le nombre d'agents en activité pourrait être diminué, ce qui représenterait une économie considérable pour le budget de ce réseau.

Nous rappelons que la direction des agents chargés de la police des chemins de fer était auparavant attachée à chaque réseau ; mais, depuis 1932, le Ministère a créé une administration spéciale pour diriger les agents de police de tous les réseaux. Ces agents sont en uniforme, et leur compétence est tout à fait indépendante de celle des agents de la police civile.

VIII

Les Caisses d'Épargne

Comme nous l'avons dit plus haut, le Ministère des chemins de fer a, en décembre 1931, selon l'article 25 des règlements du travail des agents, arrêté 17 articles concernant l'épargne ; mais ces règlements imposent de trop lourdes charges que la plupart des réseaux ne peuvent pas supporter, et c'est pourquoi ils ne sont pas appliqués partout.

Nous en indiquons quelques points essentiels pour en comparer les conditions dans la pratique : selon ces règlements, chaque réseau de chemins de fer doit retenir une partie du traitement mensuel des agents à titre d'épargne. La proportion en est fixée comme suit : pour 20 dollars de traitement, 2 % d'épargne ; pour 100 dollars, 3 % ; pour 200 dollars, 4 % ; pour 300 dollars, 5 %. Ces sommes sont mises en réserve par le réseau, qui les dépose à la banque, en vue d'obtenir des intérêts. Si l'agent quitte son poste, le réseau

lui rend le capital et les intérêts. Si l'agent a versé pendant plus de dix ans, et qu'il travaille encore au réseau, il peut, s'il a des besoins urgents, emprunter la moitié de la somme déposée.

En plus des sommes retenues aux agents, le réseau ajoute à l'épargne de chacun d'eux une certaine somme, selon une proportion inverse à la précédente, c'est-à-dire que si l'agent à 20 dollars de traitement mensuel, le réseau ajoute 5 % de ce traitement à ses versements d'épargne; 4 % pour 50 dollars; 3 % pour 100 dollars; 2 % pour 200 dollars. Autrement dit, les agents qui gagnent peu, reçoivent du réseau une subvention d'épargne proportionnellement plus forte, et inversement. C'est pourquoi ces règlements sont trop coûteux pour les réseaux de chemins de fer. Car, nécessairement, les petits fonctionnaires sont plus nombreux que les grands.

De plus, à l'heure actuelle, la plupart des réseaux sont en déficit. Il leur est donc impossible de supporter ces charges. Mais heureusement, il y a tout de même des réseaux qui pratiquent l'épargne pour leurs agents et qui le faisaient même avant la réglementation ministérielle : ce sont les réseaux de Tao-Tsing, de Kin-Hou, de Hou-Hang-Yong, de Kiao-Tsi. Celui de Tchéng-Tai a corrigé ses règlements propres pour les accorder à ceux du Ministère, et continue cette œuvre excellente.

Le réseau de Tao-Tsing n'a pas continué. Les réseaux de Kin-Hou, Hou-Hang-Yong et de Kiao-Tsi, n'ont pas encore modifié leurs règlements. D'après ceux-ci la proportion de la subvention du réseau est la même que celle de la retenue aux agents, c'est-à-dire que si l'agent verse 5 % de son traitement mensuel pour l'épargne, le réseau ajoute aussi 5 %, soit la même somme. Ces dispositions sont moins justes que celles du Ministère, parce que les petits employés ont besoin d'une aide plus grande. Depuis 1935, les réseaux de Kin-Hou et de Hou-Hang-Yong à court d'argent, ont suspendu cette œuvre. Nous espérons que dans l'avenir, ils la rétabliront et que les autres réseaux créeront à leur tour une caisse d'épargne pour leurs agents.

IX

Les Primes

Les primes de fin d'année dans les chemins de fer, sont appliquées aussi depuis l'époque du gouvernement de Pékin ; mais les règlements généraux n'ont été promulgués qu'en 1929, le Ministère des chemins de fer a établi 7 articles à cet égard. Il oblige les réseaux à donner à la fin de chaque année un maximum de 20 % de leurs bénéfices à l'ensemble des agents, cette somme devant être répartie proportionnellement à leurs traitements. Dans certains cas, il peut autoriser les compagnies à retarder la distribution de ces sommes. Mais si le réseau est en déficit, son administration peut demander des primes au Ministère pour les agents dévoués et travailleurs.

Ces primes sont accordées dans leur totalité seulement aux agents qui travaillent depuis plus de six mois au réseau. Les nouveaux fonctionnaires en service depuis un mois seulement n'y ont aucun droit. Si l'agent a fait du service pendant plus d'un mois et pendant moins de trois mois, il peut bénéficier du quart des primes. S'il a plus de trois mois et moins de six mois de service, il peut bénéficier de la moitié des primes. Si l'agent a changé de poste pour travailler au Ministère ou sur un autre réseau, la durée de ses services lui est comptée, mais s'il a commis des fautes graves, et s'il est renvoyé par le réseau, il perd tout droit aux primes. S'il a commis une faute moins grave, pour laquelle il a été puni par le réseau, même s'il garde son poste, il perd le droit aux primes. De plus, si l'agent a pris des congés dont le total dépasse celui auquel il a droit dans l'année, il n'aura plus de primes à la fin de cette année-là. En général, ces primes atteignent une valeur égale à un mois ou un mois et demi de traitement ; c'est une somme assez importante pour le bien-être des agents, surtout chez les petits employés, comme nous l'avons dit dans le chapitre du budget familial.

En dehors de ces primes de fin d'année, il y a encore

deux sortes de primes : 1° les primes à la durée des services : chaque fois que l'agent a fait trois ans de service, le réseau lui accorde une prime égale à un mois de son traitement ; 2° les primes d'encouragement au travail pour les agents particulièrement dévoués, pour les techniciens qui ont fait des inventions, pour les agents qui ont rendu des services signalés dans ces cas spéciaux ⁽³⁾.

X

Les Avances sur Traitement

Quand ils se marient ou marient leurs enfants, les agents peuvent demander au réseau, l'avance de 1 à 2 mois de leur traitement. En cas de mort de leurs parents ou grands-parents, cette avance peut être égale à deux mois de traitement, et pour la mort de la femme à un mois de traitement. En cas de déplacement d'office, en plus de son aller et retour, l'agent peut demander aussi une avance. Son chef de service lui accorde une somme plus ou moins élevée, selon les conditions de son voyage. Mais cet argent avancé aux agents par le réseau doit être retenu dans un délai le plus court possible, délai dont le maximum est de quatre mois. De plus, la somme demandée doit être garantie par deux agents qui gagnent le même traitement ou plus que celui qui emprunte. Si l'emprunteur est insolvable, les garants sont tenus de rembourser à la compagnie les avances qu'elle a faites sous leur responsabilité.

⁽³⁾ Pour les agents chargés de la police des chemins de fer, il y a aussi des règlements spéciaux à cet égard.

XI

Les Frais de Déplacement officiel

Quand un agent des chemins de fer est envoyé par son chef de bureau pour aller travailler provisoirement en dehors de son poste, la compagnie lui accorde, proportionnellement à son traitement, une somme représentant ses frais de voyage, de pension, et ses dépenses diverses. Selon les règlements du réseau de Pin-Han, le montant de ces frais journaliers est de 0 dollar 5 pour un agent inférieur et s'élève à la somme de 10 dollars pour le chef de l'administration du réseau.

Pour les ambulants ou les autres agents qui fonctionnent ou surveillent toujours en faisant l'aller et retour de telle et telle station, la compagnie donne une somme forfaitaire de 15 à 60 dollars par mois; s'ils partent pour travailler plus loin, la compagnie leur paie aussi des frais journaliers comme à tous les autres fonctionnaires.

Si un agent change définitivement de poste pour s'installer au Ministère ou dans d'autres réseaux, on lui accorde les frais de déplacement selon les règlements ministériels fixés. Les hauts fonctionnaires qui gagnent plus de 450 dollars par mois, ont le voyage payé en 1^{re} classe, le montant forfaitaire de la pension et des dépenses diverses jusqu'à concurrence de 8 dollars par jour. Pour un traitement de plus de 200 dollars par mois, on leur paie le voyage en 2^e classe et une dépense quotidienne maxima de 6 dollars. Pour un traitement de plus de 100 dollars, le voyage en 3^e classe, la dépense journalière maxima de 4 dollars. Et pour un traitement de moins de 100 dollars, le voyage en 3^e classe, et 3 dollars par jour. En ce qui concerne le déplacement de la famille des agents, le réseau distribue des permis de billets gratuits totalement ou partiellement. Nous en étudierons les règlements spéciaux dans un autre chapitre.

XII

La Gratuité totale ou partielle des Billets de Chemins de Fer pour l'Agent et pour sa Famille

Les règlements de 1918 du Ministère des communications de Pékin, pour la délivrance des permis sur les chemins de fer de l'Etat, ont fixé que tous les agents des réseaux, en cas de déplacement officiel ou personnel peuvent demander des billets gratuits d'aller et retour valables pour leur réseau propre. En vertu des articles 32 et 33 des mêmes règlements, les parents directs des agents, père, mère, femme, fils et fille non mariée, peuvent bénéficier aussi de cette gratuité totale, mais seulement une fois par an, aller et retour valables pour le réseau propre.

De plus, si un agent a fait plus de deux ans de service dans le réseau, il a le droit de demander des billets partiellement gratuits dans les réseaux voisins. Le Ministère accorde une réduction du prix des billets de trois quarts pour l'agent, et de moitié pour sa famille, c'est-à-dire pour ses parents directs.

A certains fonctionnaires spéciaux, qui travaillent ou surveillent souvent l'aller et retour dans telles ou telles stations, la compagnie délivre des billets gratuits à long terme valables d'un mois à un an.

La classe des billets est fixée, selon le rang administratif des agents, mais sauf dans le cas où les agents paient un supplément de déclassement, la compagnie ne délivre jamais de permis de première classe aux petits employés, qui gagnent moins de 50 dollars par mois; et non plus de permis de seconde classe aux agents qui ont un traitement mensuel de moins de 20 dollars. (En première classe, les agents peuvent demander de plus, un ou deux billets gratuits de troisième classe pour leurs domestiques).

Les étudiants de l'Université des communications et les

élèves de l'école pour les enfants de cheminots comme nous le verrons plus loin, voyagent avec des billets de toutes classes à tarif réduit de moitié, valables sur tous les réseaux des chemins de fer de l'Etat.

Pour les agents qui travaillent dans les ateliers du réseau et qui n'ont pas leur famille auprès de ces établissements, la compagnie de Pin-Han par exemple, prépare des trains spéciaux aller et retour les dimanches et les jours fériés.

Dans certains cas, selon le contrat, la compagnie est obligée aussi de mettre des trains spéciaux à la disposition des ouvriers pour le travail forfaitaire.

Pour les bagages des agents, la gratuité est aussi appliquée, mais le poids et le nombre des colis sont fixés proportionnellement selon le degré de leur classe; ils doivent être spécifiés sur les bons.

Le transport du cercueil des agents ou de leurs parents directs est totalement gratuit dans leur réseau propre, et partiellement dans les réseaux voisins. Nous rappelons que la coutume chinoise est de ramener le corps du défunt dans sa ville natale, c'est un de aspects de la cohésion familiale en Chine. Selon nos vieilles traditions, si quelqu'un vient à mourir au loin, et qu'il ne puisse pas être enterré dans sa terre maternelle, c'est un regret perpétuel pour ses descendants. Dans les romans, et même dans les histoires vraies, il y a bien des fils pieux, qui traversent des aventures extraordinaires pour aller rechercher à l'étranger le cercueil de leurs parents et leur assurer les honneurs funéraires traditionnels dans leur ville natale. C'est en tenant compte de la force de cette tradition que les compagnies de chemins de fer ont été amenées à permettre le transport gratuit des cercueils de leurs agents ou des parents de ceux-ci.

XIII

La Distribution des Vêtements spéciaux pour certains Fonctionnaires

Selon l'article 18 des règlements du travail des chemins, quand les agents travaillent souvent à l'extérieur des bâtiments, les compagnies de chemins de fer doivent leur distribuer des vêtements d'uniforme suivant les différentes saisons de l'année; par exemple des coiffures pour les protéger du soleil ou de la pluie, des souliers ou des bottes, des vestons, des culottes, des pardessus et des manteaux imperméables, etc. La distribution de tous ces vêtements se fait en général, deux fois par an, une pour l'été, et une pour les autres saisons; mais il y a aussi des distributions exceptionnelles : par exemple, le réseau de Kiao-Tsi en fait trois fois par an pour les hauts fonctionnaires et deux fois pour les petits employés.

Les matières premières et les couleurs de ces vêtements sont différentes aussi pour ces deux catégories d'agents. En été, les fonctionnaires des bureaux de l'administration ou des gares, s'habillent en blanc; l'uniforme des ambulants de trains est jaune. Pour l'hiver, ces deux sortes d'agents s'habillent des mêmes couleurs, le noir ou le bleu foncé, selon que l'un ou l'autre est choisi par le réseau. Pour les petits employés, comme les chauffeurs et les gardes-barrières, etc., le réseau donne toujours des vêtements noirs ou bleu foncé, l'une de ces deux couleurs pour toute l'année. Les agents chargés de la police sont obligatoirement en uniforme jaune l'été et noir pour les autres saisons; ces vêtements leur sont aussi distribués deux fois par an en même temps que les autres articles d'équipement nécessaires à leur fonction.

QUATRIÈME PARTIE

Le Problème de l'Education dans les Chemins de Fer

SOURCES ET DOCUMENTS

Numéro spécial des Statistiques des Chemins de fer, 1^{re} série : Les statistiques du nombre des ouvriers et de leur salaire.

(Section du travail de la Direction des affaires du Ministère des chemins de fer, Nankin, 1930).

Recueil des Règlements d'éducation des cheminots.

(Comité d'éducation du Ministère des chemins de fer, Nankin, 1935)

Annales des Chemins de fer, n^{os} 1 et 3.

(Comité de rédaction des Annales du Ministère des chemins de fer, Nankin, 1933).

(Secrétariat du Ministère des chemins de fer, Nankin).

Première et deuxième Annales chinoises du travail.

(Bureau de recherches sur les questions sociales de Pei-ping, 1928 et 1932).

Annuaire chinois du travail.

(Comité de rédaction de l'*Annuaire chinois du travail* du Ministère de l'Industrie, Nankin, 1933).

Revue des Chemins de fer.

(Confédération des chemins de fer de toute la Chine, 1935-1936).

Revue des Communications.

(Nankin, 1936).

Revue mensuelle du travail.

(Nankin, 1935).

Contribution à l'étude de la population chinoise.

(Thèse, par Nanming Liu, Publication de la bibliothèque Sino-Internationale, Genève, n° 3, en 1935).

Le problème de l'instruction est comme le problème du blé, celui-ci nourrit le corps, et l'autre l'esprit. Selon les statistiques de 1928, la Chine a une population variée de 450 à 470 millions d'habitants; et dans les vingt-et-un grands réseaux de chemins de fer d'Etat, selon les annales des chemins de fer de 1933, il y a 98.560 petits employés. Parmi eux se trouvent 47.740 illettrés, ce qui fait une proportion de 48.44 %. Ces chiffres nous montrent combien est considérable l'importance de l'œuvre d'éducation dans les chemins de fer, au triple point de vue politique, économique et social.

L'éducation chinoise, surtout depuis la révolution de 1911, est modernisée, mais elle n'est pas encore accessible aux prolétaires. Dans la société ouvrière, la rémunération du travail est très inférieure, la mère et les enfants doivent travailler pour aider le chef de famille. Non seulement ces enfants manquent d'argent, mais ils n'ont pas non plus le temps nécessaire pour fréquenter l'école; l'instruction depuis toujours est comme un luxe des classes aisées. Les ouvriers ignorants travaillent avec leurs connaissances rudimentaires en tâtonnant comme les aveugles; le résultat ne peut être que très inférieur. D'autre part, ces catégories offrent mieux aux manœuvres politiques et à la propagande des agitateurs, c'est pourquoi notre gouvernement a consacré tous ses efforts à essayer d'appliquer un plan d'éducation dans les réseaux et à obliger les agents à s'instruire.

Nous avons donc une Université des Communications Ferroviaires, 2 écoles secondaires, 47 écoles primaires pour les enfants des cheminots, 36 écoles générales, auxquelles 381 classes ont été ajoutées depuis 1933, et plusieurs centaines d'écoles techniques professionnelles complémentaires pour les agents eux-mêmes. En dehors de ces écoles, il y a encore des salles d'études, des salles d'éducation pour les cheminots, des salles de repos, etc. En un mot, le Ministère des chemins de fer a voulu créer pour ses agents toutes les œuvres intellectuelles comme toutes les œuvres matérielles

possibles. Pourtant, le développement considérable de l'instruction dans les réseaux de chemins de fer a des inconvénients, car la direction de ces écoles est indépendante de l'organisation unifiée du Ministère de l'instruction proprement dite. On peut craindre que l'éducation nationale, dans l'avenir, ne se sépare en deux catégories, et que les agents des chemins de fer ne se groupent en une classe spéciale. Nous espérons que les dirigeants de notre pays ne considèrent pas cette difficulté comme négligeable. Pour remédier aux maux de demain, le mieux est de les éviter dès aujourd'hui. Un proverbe chinois dit : « On doit réparer son abri quand il fait beau ; il ne faut pas attendre d'avoir soif pour forer le puits. »

Enseignement primaire et secondaire

Fôu Luên Kio Kiao (littéralement : les écoles de soutien des roues, ce qui désigne les écoles secondaires et primaires pour les enfants des cheminots).

L'histoire de ces écoles a commencé en 1918. A ce moment, les employés des chemins de fer se sont aperçus, d'une part, que la plupart de leurs enfants manquaient d'instruction, d'autre part qu'eux-mêmes se trouvaient insuffisamment instruits pour les besoins de leur métier. Ils ont établi un comité d'éducation des cheminots et créé deux catégories d'enseignements, l'une de formation professionnelle, l'autre de culture complémentaire. La première est devenue les écoles de Fôu Luên ; elles ont pris un développement tout à fait remarquable. Quant à la seconde catégorie, à cause de ses ressources limitées, elle ne se développa qu'après un certain temps. Examinons quelques caractéristiques importantes des écoles de formation professionnelle.

LES ECOLES SECONDAIRES (Fôu Luên Tchong Hio)

Il faut d'abord parler des écoles secondaires de Fôu Luên. L'une d'elles est située à Tien-tsin, elle a été créée en 1918. Jusqu'en 1924, elle a formé 167 diplômés. Pendant cette période, elle avait 34 professeurs et fonctionnaires. Les dépenses courantes de l'école de 54.000 dollars par an. De 1924 à 1928, à cause du manque de statistiques annuelles, nous ne pouvons connaître son budget ; à partir de 1928, le Ministère des chemins de fer en a pris la direction et l'a conservée. Aux études secondaires du lycée proprement dit

(Tch'ou Tchong) ont été ajouté deux ans de préparation à l'Université et qui sont obligatoires; c'est la classe de « Kao Tchong », ce qui signifie : « classe supérieure de lycée » et correspond à l'année préparatoire à la 2^e partie du baccalauréat français. Les études de Kao Tchong sont divisées en deux sections : section générale et section commerciale. A la date de 1932, il y avait au total dans cette école secondaire douze classes et 522 élèves. Dans les deux classes de Kao Tchong, il y eut 53 diplômés pour la section générale, et 60 pour la section commerciale. Les diplômés dans les classes du lycée proprement dit (Tch'ou Tchong), furent 127. Le nombre des professeurs et des fonctionnaires a aussi été augmenté de 34 à 47 personnes. Le budget annuel de 54.000 à 77.256 dollars ⁽¹⁾, ces ressources venant des réseaux de Pei-Ning, Tsin-Pôu et Pin-Han.

La deuxième école secondaire de Fôu-Luên a été fondée en 1928 à Tcheng-Tchéou. Les enfants des cheminots du réseau de Pin-Han ne trouvant pas de lycée pour étudier, quand ils quittaient les écoles primaires, leurs parents demandèrent qu'une école fût d'abord organisée par le réseau. Lors de l'unification des centres d'enseignement, le Ministère des chemins de fer se substitua à Pin-Han et nomma le directeur de l'école. Au début, il y avait quatre classes de lycée proprement dit, et 125 élèves. En 1931, on ajouta une classe de Kao-Tchong de section générale. Les troubles de la guerre n'empêchèrent heureusement pas le développement progressif de l'école. En 1932, on comptait, dans cette école, six classes de lycée proprement dit (Tch'ou Tchong), et deux classes de Kao-Tchong et un total de 314 élèves, 33 professeurs et fonctionnaires. Il n'y avait pas encore de diplômés. Les dépenses courantes étaient de 42.000 dollars par an ⁽²⁾, fournis par les réseaux de Pin-Han et Lóng-Haï. Dans l'en-

(1) Selon la *Revue des Chemins de fer*, volume I, n° 11, pp. 108-112, le budget de cette école en 1935 était évalué à 86.604 dollars par an.

(2) Selon la *Revue des Chemins de fer*, volume I n° 11, pp. 108-112, le budget de cette école en 1935 était de 75.000 dollars par an. Et les élèves de ces deux écoles en 1935 étaient au nombre de 955; le nombre de professeurs et fonctionnaires était de 97.

semble des deux écoles secondaires de Tien-tsin et Tcheng-tchéou, il y avait 836 élèves et les dépenses s'élevaient à une somme de 119.256 dollars par an.

II

Les Ecoles primaires (Fô-u Luên Siao Hio)

Après l'enseignement secondaire pour les enfants des agents des réseaux, il faut étudier le degré primaire de Fôu Luên. En 1918, ont été créées douze écoles primaires à Peiping, (Pékin), Tien-tsin, Nan-kéou, Chan-haï-koan, Keou-Pang-tsé, Si-tche-mên, Che-kia-tchoang, Tsi-nan, Ing-keou, T'âng-chan, Tchang-kia-k'eou, Tch'âng-sin-tien ; elles comptaient environ mille élèves. En 1919, deux nouvelles écoles furent ouvertes à Ta-tong, K'ang-tchoang et le nombre des élèves s'éleva à plus de 1.400 enfants. En 1920 furent créées cinq écoles primaires supérieures à Tien-tsin, Tang-chan, Nan-keou, Tchang-kia-kéou, Tsi-nan. Le chiffre des élèves atteignit plus de deux mille. En 1921, on établit trois écoles primaires à Tcheng-tchéou(Ts'în-wang-tao et Siuan-hoa et l'ensemble des élèves fut alors de trois mille. En 1922, on ouvrait encore trois écoles primaires supérieures à Peiping, Tchéng-tchéou et Lieôu-Kia-Miao. Et la même année, on fonda six écoles primaires à Tè-Tcheou, Sin-yâng, Sin-hiang, Tchang-té, Souei-yuan et Lieôu-Kia-miao. Les élèves augmentaient en proportion. Cette même année, au mois de mai, le Ministère des Communications à Pékin supprima le Comité d'éducation des cheminots qui avait organisé toutes les écoles des quatre réseaux depuis 1918. Il plaça celles-ci sous la direction de son Bureau de l'enseignement, et il étendit son autorité aux écoles des réseaux de Tao-Tsing, Tchéng-Tai, Pei-Ning, Pin-Souei, Long-Haï, Siang-Ngo. Dans l'ensemble des huit réseaux suivants, selon les statis-

tiques de 1932, il y avait 47 écoles ⁽³⁾, 10 pour le réseau de Pin-Soeui, 8 pour Tsin-Pôu (l'une de ces huit écoles étant alors en construction), 7 pour Pin-Han, 7 pour Pei-Ning, 6 pour Lóng-Haï, 5 pour Siang-Ngo, 3 pour Tchéng-Tai, et une pour T'ao-Ts'ing.

L'ensemble des élèves compte plus de 12.849 enfants, avec 54 professeurs et fonctionnaires. La dépense pour ces 47 écoles se monte à une somme de 296.746 dollars par an ⁽⁴⁾.

En dehors de ces 47 écoles précitées, il y a encore 16 écoles, 8 dans les réseaux de Kin-Hou et Hou-Hang-Yong, 7 dans le réseau de Kiao-Tsi (et une école secondaire à Tsing-tao). Elles sont dirigées par l'Administration des réseaux de chemins de fer. De plus, il existe des écoles organisées par les syndicats des cheminots; elles portent le nom de « Yuen Kong Tsi Ti Hio Hiao », qui signifie littéralement : « L'école des enfants de cheminots ». Elles reçoivent une subvention des réseaux. Il y en a 13 pour le réseau de Pin-Han, et 6 pour celui de Tsin-Pôu. Il est certain que, dans l'avenir, le Ministère des chemins de fer prendra la direction de ces écoles.

III

Enseignement supérieur

L'UNIVERSITÉ DES COMMUNICATIONS FERROVIAIRES

L'Université des Communications ferroviaires est une instruction des plus importantes; l'une des raisons de cette importance, est, tout d'abord qu'elle donne une instruction professionnelle. Comme les réseaux de chemins de fer sont

⁽³⁾ Selon la *Revue des Chemins de fer*, volume 1, n° 11, le nombre d'écoles s'élevait en 1935 à 61. Nankin, 1936.

⁽⁴⁾ *Ibidem*, volume 1, n° 11, le nombre d'élèves s'élevait en 1936 à 23.495 enfants, 970 professeurs et fonctionnaires; le budget de 1935 était de 869.157 dollars par an; Chaque élève coûte 37 dollars par an.

chez nous en train de prendre un grand développement, ses diplômés ont plus de chances d'avoir une situation convenable. D'autre part, malgré le déficit des chemins de fer, et bien qu'elle ait plus ou moins d'argent, elle est moins pauvre que les autres établissements d'instruction. Le problème de l'enseignement supérieur dans les chemins de fer est en dehors de notre sujet, car, le but de l'université est spécialement de former les hauts fonctionnaires des réseaux et ce problème se rapporte au recrutement des employés. Nous n'en parlerons ici qu'en référence aux autres degrés d'éducation. Au contraire, la question des bourses d'études d'enseignement supérieur nous intéresse; nous la traiterons plus loin. Il faut maintenant étudier la question de l'université proprement dite.

L'Université des Communications ferroviaires se divise en 7 sections, elle a 3 sièges : Chang-haï, Tang-chan et Peiping (Pékin), nous parlerons d'abord de son histoire, qui remonte à moins d'une quarantaine d'années.

1. — *Le Collège de Chang-haï*

Le Collège de Chang-haï a été créé en 1896, il portait le nom de « Chang-Haï Nan Yang Kong Nio ». Après cette création, pendant trente ans, il a changé sept fois de nom. Aujourd'hui, il s'appelle : « Chang-haï Kiao Tong (en anglais Chiao Tung) Ta Hio Pen Pôu Yuen », ce qui signifie : « Les sections de Chang-haï de l'Université des Communications proprement dite ». Après la grande révolution de 1911, il était dirigé par le Ministère des Communications de Pékin. En 1928, le gouvernement de Nankin a créé le Ministère des chemins de fer ; l'Université a alors passé sous l'administration de ce dernier, et elle y est encore. En 1927, on y a distingué quatre sections, ce sont : la section de l'administration des chemins de fer, la section du génie civil, la section d'électricité et la section de mécanique. En 1930, on a ajouté une cinquième section, celle des sciences.

Les ressources des sections de Chang-haï venaient autrefois de la compagnie de navigation commerciale et de la compagnie du télégraphe, qui leur allouaient chaque année

cent mille Liang, soit 138.889 dollars chinois ⁽⁵⁾. Depuis 1909, la compagnie du télégraphe ne donne plus d'argent. Petit à petit, la tâche en incombait aux réseaux de Kin-Hou, Hou-Hang-Yong, Tsin-Pou, et Kiao-Tsi. De ces quatre réseaux, chacun donnait plus de 16,500 dollars par mois. A cause de l'incertitude de la situation politique, l'argent manquait toujours pour l'Université. Pour combler le déficit, en 1923, on a abandonné le système de la gratuité pour les études et pour la pension. Chaque année, on eut dès lors une recette d'ensemble de plus de 18.000 dollars. Depuis 1929, les trois Collèges de Chang-haï, Tang-chan et Pei-ping sont dirigés par une seule administration. D'autre part, le Ministère des chemins de fer est seul à financer ces institutions et il verse 34.082 dollars par mois pour le seul Collège de Chang-haï ⁽⁶⁾.

A cause de cette réforme, ce Collège prit un développement considérable, ses vieux locaux de Siû-kia-hoëi devinrent insuffisants et on a reconstruit un grand et magnifique bâtiment à Hông-kiào-lou. Mais il existait déjà la bibliothèque du Collège, également vaste et bien organisée. En ce qui concerne les autres dispositions, il y avait aussi de grands ateliers et des laboratoires d'études, comme par exemple, des ateliers de métallurgie, de mécanique, de menuiserie, de fonderie, des chantiers de maçonnerie et des laboratoires, où on peut étudier la télégraphie sans fil, l'hydraulique, l'électricité, les matières premières, les hauts-fourneaux, etc.

2. — Le Collège de T'ang-chan

Nous avons déjà dit que l'Université des Communications possède cinq sections situées à Chang-haï sur les sept actuelles. Passons à la sixième section, celle du Collège de T'ang-chan, qui a été créée en 1899. Elle portait alors le nom de : « Tie Lou Hio Tang », qui signifie : « L'école des

(5) Liang, c'est le Taël chinois, il vaut 1 dollar 7/18, à la date de cet ouvrage, le dollar vaut 6 francs.

(6) Selon la *Revue des Chemins de fer*, Nankin, 1936, le budget de ce Collège en 1935, s'élevait à 964.231 dollars par an.

chemins de fer ». Au cours de ses transformations, elle a aussi changé plusieurs fois de nom, depuis qu'en 1929, on a unifié l'administration de l'Université, on a placé ce Collège sous la direction du Ministère des chemins de fer et on lui a définitivement donné son nom. Désormais, il s'appelle : « Tang Chan Kong Tch'éng Hio Yuan », ce qui signifie : « Le Collège du Génie civil de T'âng chan ». On y a établi trois subdivisions : la menuiserie, les mines et la fonderie.

Les ressources de ce Collège provenaient au début du réseau de Kin-Fóng, qui se chargeait à lui seul de son entretien, mais là aussi, le déficit des chemins de fer a obligé le Collège qui se trouvait à court d'argent, à établir des droits pour les études et la nourriture comme à Chang-haï. En 1928, le Ministère des Communications a fixé le budget des dépenses courantes à une somme de 9.000 dollars par mois. La même année fut créé le Ministère des chemins de fer, qui a pratiqué la réforme de l'Université et accordé une augmentation de dépenses jusqu'au montant de 12.200 dollars par mois ⁽⁷⁾.

Le Collège est bien organisé; il est situé tout à côté des mines de T'âng-chan, où les étudiants peuvent se familiariser avec les travaux pratiques. Dans le Collège même, on trouve des laboratoires, une bibliothèque, une infirmerie. La salle de cours et les chambres des étudiants sont situées à l'est et à l'ouest du bâtiment. Elles suffisent à peine à loger tous les élèves.

3. — *Le Collège de Pei-ping (Pékin)*

Le Collège de Pei-ping a été créé en 1909, il portait le nom de : « Tie Lóu Koàn Li Tchoan si Souo » qui signifie : « L'école d'administration des chemins de fer ». Mais il a aussi changé au moins dix fois de nom. Le fait n'est pas exceptionnel, mais cela n'étant pas intéressant ici, nous ne nous y attarderons pas. En bref, nous dirons que c'est une

⁽⁷⁾ Selon la *Revue des Chemins de fer*, de 1936, à Nankin, volume 1, n° 11, pages 108-112, le budget de ce Collège en 1935 s'élevait à 231.380 dollars par an.

conséquence de la révolution ; son influence et les réactions qu'elle a suscitées ont troublé beaucoup d'aspects de notre vie sociale. En 1909, le Ministère des postes fournissait au Collège de Pei-ping plus de 6.900 Liang, soit 9.583 dollars par an ; de 1911 à 1917, le budget s'est élevé à 78.000 dollars par an ; à partir de 1917, jusqu'en 1924, il y eut une nouvelle augmentation progressive, jusqu'à plus de 144.000 dollars par an, soit 12.000 dollars par mois. Les réseaux de Pin-Souei et Kiao-Tsi procuraient 9.000 dollars par mois. Quant au reste, c'était le Ministère des Communications qui le donnait. En 1929, le Ministère des chemins de fer a fixé la somme à 8.000 dollars par mois, et ce sont les réseaux du nord qui se partagent les frais de cette subvention ⁽⁸⁾.

Le Collège de Pei-ping est depuis toujours installé dans les dépendances de l'ancien Ministère des Communications. D'autre part, on a construit une grande salle de fêtes, des bureaux, six classes, une bibliothèque (dont le bâtiment est en « H »), des laboratoires de chimie, des galeries de sciences naturelles et d'aviation.

Selon l'annuaire des chemins de fer de 1933, il y avait pour cette même année scolaire, dans ces trois Collèges, c'est-à-dire à l'Université des Communications ferroviaires, un ensemble de 1.400 étudiants inscrits, sous la direction de 277 professeurs et fonctionnaires. La dépense totale était de 651.384 dollars par an ⁽⁹⁾. Dans une époque de transition comme celle que constitue une révolution, les chemins de fer sont souvent en déficit. L'Université des Communications fut donc à court d'argent, comme nous l'avons dit plus haut, surtout pour la construction et l'entretien des bâtiments ; elle fut donc obligée de demander des ressources à la générosité publique. Ce sont les citoyens de notre pays, avec nos amis américains et européens, qui l'aidèrent de leurs dons.

⁽⁸⁾ Selon la *Revue des Chemins de fer*, de 1936, à Nankin, le budget de ce Collège en 1935 était 151.452 dollars par an ; le nombre d'étudiants et étudiantes de cette même année était 169 personnes, et avec 66 professeurs et fonctionnaires.

⁽⁹⁾ *Ibidem* : La dépense totale en 1935 était 1.447.063 dollars par an.

4. — *Les Diplômés*

Les statistiques ne permettent de compter les diplômés qu'à partir de 1908. De 1908 à 1930 le chiffre en est de 3.402, dont 1.070 étudiants sortie de l'école de Chang-haï, 439 de T'âng-chan, et 1.893 de Pei-ping. Ils se répartissent en quatre sections, à savoir, 1.318 pour l'administration des chemins de fer, 678 pour le Génie civil, 239 pour la mécanique, et 1.167 pour l'électricité. De 1930 à 1935, l'ensemble des diplômés de ces trois Collèges était 1.390 personnes. Selon les statistiques de 1928, on n'a trouvé, dans la liste des employés des douze réseaux de chemins de fer, que 729 diplômés de l'Université des Communications. La proportion en était de 1 à 5 pour cent seulement. D'après les statistiques de 1934, cette proportion s'est accrue jusqu'à plus de 18 pour cent.

Les étudiants diplômés travaillent dans les réseaux des chemins de fer, avec le titre de « Che-Si-Cheng », qui signifie : « stagiaire ». A la fin de chaque année scolaire, le Ministère des chemins de fer désigne, selon les besoins des réseaux, deux, trois ou quatre des diplômés de l'année, pour accomplir un stage. Deux mois après cette nomination, les diplômés doivent entrer en activité. La période de stage dure de six mois à un an. Si au bout de l'année, ils n'ont pas fourni de bons résultats, ils sont obligés de rester stagiaires six mois ou un an de plus. S'ils ont bien rempli leurs fonctions, ils auront de l'avancement au choix; l'administration des chemins de fer doit leur donner la priorité sur tous leurs collègues. S'il n'y a pas de places libres, on doit leur accorder une augmentation de traitement de 10 dollars par semestre. Mais ici, il faut souligner que le traitement de ces diplômés, au début de leur carrière, est minime, ils n'ont en effet que 65 dollars par mois.

5. — *Le Bureau de Recherches de l'Université des Communications*

Le bureau d'études industrielles a été créé en 1926. Chaque année, le Comité des fonds de réserve pour l'éducation chinoise lui donnait une subvention de 110.000 dollars,

A la suite de la réforme de l'Université, le projet de réorganisation du bureau n'a pas pu être appliqué, la subvention du Comité ayant été supprimée. Mais les recherches n'ont heureusement pas été interrompues. En 1930, l'Université des Communications, en vue de développer les études économiques, a réorganisé ce bureau. Elle a édicté vingt articles de règlement, et donné à cette organisation son nom actuel : « Bureau de recherches de l'Université des Communications ». Les ressources du Bureau sont constituées de la subvention du Comité d'une part, et d'une somme de 7.200 dollars par mois que lui allouent les chemins de fer. Petit à petit, on a créé des ateliers de fonderie, de menuiserie, toutes sortes de laboratoires, et achevé le nouveau musée du Génie civil.

L'Université des Communications est spécialisée dans la formation des administrateurs et des hauts fonctionnaires du Ministère et des réseaux des chemins de fer ; elle joue donc un très grand rôle dans la vie économique du pays.

En dehors de cette Université officielle, nous avons quatre universités privées : à savoir, l'Université privée du réseau de Pei-ping, l'Université de Ling-nan, celle de Ki-nan et celle de Woù Han (Woù-tchang et Hankeou). Ces quatre universités ont été financées pour un certain temps, par le Ministère des chemins de fer. La première, c'est-à-dire, celle de Pei-ping, a pour but d'éduquer des spécialistes des voies ferrées. Les trois dernières ont eu un caractère provisoire ; le Ministère les a soutenues aussi longtemps que les réseaux ont eu besoin d'un grand nombre d'employés. A l'heure actuelle, il a supprimé le diplôme qu'elles délivraient.

IV

Enseignement professionnel complémentaire

L'enseignement complémentaire ne s'était pas développé en 1918, comme nous l'avons dit plus haut ; il ne fut revivifié qu'en 1920. A ce moment, le Ministère des Communications de Pékin en vue d'augmenter les résultats du travail des cheminots créa un bureau de préparation pour l'organisation de l'éducation des cheminots. Par la suite, ce bureau se transforma en Comité. Le Ministère établit un programme, édicta des règlements, fonda une institution qui permettait aux fonctionnaires cultivés de s'exercer au professorat, et ouvrit des écoles pour les réseaux. Pendant douze ans, le fonctionnement de ces écoles fut troublé par la guerre civile ; elles furent supprimées et rétablies plusieurs fois. En 1932, le Ministre Kou Mong-yû sentit que l'infériorité de culture des cheminots influait profondément sur la production des réseaux et sur leur activité économique ; il rétablit le Comité d'éducation, nomma un président et six conseillers qu'il chargea de la réforme. A partir de cette date, l'état de choses s'est beaucoup amélioré.

Le problème de l'éducation des cheminots se divise en deux parties : l'une, l'éducation des cheminots à l'école ; l'autre, en dehors de l'école. Tout d'abord, nous étudierons le premier aspect de ce problème : la question de l'école proprement dite. Selon le programme du Ministère, on a fixé trois degrés, à savoir, un an pour apprendre à lire et à écrire ; un an et demi pour former des citoyens ; et deux ans pour acquérir la technique ou la technique supérieure. Le but de ces écoles est d'unifier à la base le degré d'éducation des cheminots ; l'ensemble d'études de deux ans et demi, c'est-à-dire, les deux premiers stades forment ce qu'on appelle : « L'éducation rudimentaire ». Après cette période, on établira ou non des écoles techniques ; cela dépendra des possibilités et des besoins de chaque réseau.

A. — L'ÉDUCATION PROFESSIONNELLE COMPLÉMENTAIRE A L'ÉCOLE

A l'école où les cheminots doivent apprendre à lire et à écrire, on leur enseigne un cours de mille caractères fondamentaux chinois; ils s'exercent à lire et à écrire; ils étudient la phonétique, les mathématiques. Dans les cours de l'école qui doit former des citoyens, on enseigne : les trois principes du peuple (racial, démocratique, social), le chinois, les mathématiques, les idées générales des sciences sociales et des sciences naturelles; les notions principales qui se rapportent aux chemins de fer; les langues étrangères. A l'école technique ou technique supérieure, on fait des cours spécialement appropriés aux besoins du réseau.

Les classes doivent en principe avoir lieu aux moments de loisir des cheminots, mais dans certains cas, le Ministère peut autoriser l'administration des réseaux à placer ces études pendant les heures de travail.

Rappelons brièvement quelles étaient autrefois les conditions d'éducation des cheminots; il n'y avait que cinq réseaux de chemins de fer qui s'occupaient de ce problème, ceux de Pin-Souei, Kin-Hou, Hou-Hang-Yong, Kiao-Tsi et Pin-Han.

Dans le réseau de Pin-Souei, les écoles étaient réunies sous le nom de « Bureau d'éducation complémentaire des cheminots ». Depuis 1921, elles s'appelaient : « L'école des cheminots ». Elles sont situées dans toutes les villes qui possèdent une grande gare. A cause même de cette situation, elles ont été souvent détruites par la guerre, mais elles trouvent toujours, grâce à l'administration des chemins de fer, la facilité de continuer. Actuellement, il y a neuf écoles dans ce réseau, à savoir deux écoles à Nan-keou, deux à Tchang-kia-keou, une à Ta-tong, une Fong-tchen, et trois dernières à Pin-ti-ts'iuên, à Souei-yuan, et à Pao-téou.

Parmi ces neuf écoles, quatre étaient subventionnées par le parti du Kouo-min-tang, trois étaient soutenues par les cheminots eux-mêmes, les autres avaient été construites par le Ministère des Communications et pourvues de ressources par l'administration des chemins de fer.

Sur les réseaux de Kin-Hou et Hou-Hang-Yong, il y avait huit écoles situées à Tchang-tchéou, Woû-Song, Chang-haï, Sou-tchéou, Tchéng-kiang, Nankin, Pè-chà et Nîng-pouo. Toutes ces écoles étaient entretenues par le parti Kouomintang.

Les Ecoles des cheminots du réseau de Kiao-Tsi

En 1930, le Comité d'éducation du syndicat des agents de ce réseau prépara l'établissement de six écoles d'ouvriers. Elles s'appellent : « Cours complémentaires pour les ouvriers ». On les a divisées en trois degrés et la période d'études a été fixée à 5 mois. De plus, on a créé des filiales de cette fondation, à savoir, six écoles et trois classes. Les cours principaux de l'école sont : « l'enseignement des mille caractères fondamentaux chinois, de la doctrine du parti Kouomintang et des mathématiques ». En 1932, on a supprimé le Comité d'éducation du syndicat et les écoles ont dépendu directement du syndicat lui-même. Leurs ressources sont fournies par l'administration des chemins de fer, l'ensemble de leur budget a passé de 650 à 1.200 dollars par mois.

Les écoles du réseau de Pin-Han ont été créées en 1920. Après quelques mois, toutes les écoles ont été fermées. En 1929, le parti Kouomintang les rouvrit. A cette époque, on comptait 7 écoles, celles de Tch'ang-sin-ti'en, Pao-ting, Chekia-tchoang, Tchang-tè, Tchéng-tchéou, Koang choëi, et Kiang-ngan. En 1932, toutes ces classes étaient dirigées par l'administration du réseau des chemins de fer de Pin-Han. Depuis, le Ministère des chemins de fer a établi un Comité d'éducation qui en assure la direction. Dans la seule année de 1932, ce Comité a selon son rapport pour cette année établi 381 classes, situées dans 48 locaux différents pour les 11 réseaux, pour enseigner 55.419 cheminots, la dépense s'est élevée à une somme de 7.620 dollars pour la préparation, à une somme de 33.210 dollars pour l'ouverture et à une somme mensuelle de 16.634 dollars pour les dépenses courantes. Les budgets des écoles de cheminots se répartissent comme suit : une école de cheminots pour apprendre à lire

et à écrire coûte pour l'installation du bâtiment 4.500 dollars, pour son aménagement 2.000 dollars et pour les autres frais mensuels 410 dollars. Une école pour former des citoyens demande pour son installation à peu près les mêmes sommes que la précédente, et pour les autres frais mensuels 350 dollars seulement; elle est moins coûteuse, parce qu'elle compte moins de professeurs et que souvent ces derniers sont des fonctionnaires du réseau.

Les Ecoles techniques professionnelles complémentaires

L'Université des Communications ferroviaires est, comme nous l'avons dit plus haut, un établissement d'enseignement supérieur, pour former les hauts fonctionnaires des réseaux; tandis que les écoles techniques professionnelles complémentaires sont destinées à former les petits fonctionnaires spécialisés. Ce sont par exemple, les classes pour les agents de chemins de fer (personnel ambulant ou sédentaire), les classes pour les ouvriers mécaniciens et les auxiliaires, et aussi les classes des ouvriers du génie civil. Nous allons en étudier quelques-unes, pour donner des indications plus précises. D'abord, nous parlerons de ces classes pour le réseau de Pei-Ning. Il y a plus de cinquante ans, que ce réseau a ouvert des cours et ils ont obtenu des résultats très remarquables, malgré que depuis 1932, les Japonais aient envahi le territoire de Kin-tcheou. Le réseau fut tronqué à Changhai-koan, et ses classes furent détruites par la guerre. En 1934, le réseau les rétablit; d'abord, il ouvrait une classe pour le personnel ambulant et le personnel sédentaire, et ensuite, une classe pour le service postal et télégraphique dans les chemins de fer. Les élèves de ces classes devaient être diplômés du lycée proprement dit, ce qui correspond à la première partie du baccalauréat français. Ils suivaient les cours pendant un an et travaillaient trois mois à la gare ou sur les trains. Au moment du service, ils bénéficiaient d'une indemnité mensuelle de 20 dollars. Après ce stage, ils devaient être titularisés comme petits fonctionnaires. Les études étaient gratuites, le réseau fournissait tout ce qu'il faut aux études, sauf le logement et la nourriture. Quand ce

premier cours de l'année scolaire de 1934-35 fut terminé, le réseau ne recruta plus de nouveaux élèves; il appela ses agents inférieurs pour les instruire les uns après les autres, jusqu'au dernier fonctionnaire de cette catégorie. On peut trouver dans presque tous les réseaux des cours qui ont ce même caractère. Il n'y a que de petites différences quant à la durée des études, le montant des indemnités et le diplôme exigé des élèves à leur entrée.

Les classes du réseau de Pin-Han sont fondées depuis trente-trois ans. Pour être admis dans la classe du personnel ambulant, les élèves doivent être diplômés du lycée supérieur, ce qui correspond à la deuxième partie du baccalauréat français. La durée des études est d'un an, et la classe des postes et télégraphes ne reçoit que des élèves titulaires du diplôme du lycée proprement dit. La durée des études n'est que de six mois. Le service de stagiaire est le même pour les deux classes et dure six mois. Les indemnités ont trois degrés : 24, 28 ou 32 dollars par mois. Les études sont gratuites et le réseau fournit toutes les choses nécessaires, sauf le logement et la nourriture, comme dans le réseau de Pei-ning.

Les classes pour le réseau de Long-Haï ont été créées en 1931. Elles recrutaient les élèves du lycée proprement dit; dès maintenant, elles ont élevé leur degré d'admission et exigent le diplôme des élèves sortant du lycée supérieur. La durée des études est aussi d'un an; mais elle est divisée en deux périodes, un semestre avant le stage de trois mois, après lequel commencent les cours d'un autre semestre. Les études sont toutes gratuites, même pour le logement et les vêtements qui sont des uniformes, mais pour la nourriture, les élèves doivent verser dix dollars par mois au réseau.

Les diplômés sont au nombre de 1.400 pour le réseau de Pin-Han; ils sont plus de cent pour le réseau de Long-Haï; et, quant au réseau de Pei-Ning, il a, jusqu'à présent, été impossible de compter les diplômés. Ces cours sont les plus anciens, mais leurs documents ont été détruits lors de l'invasion japonaise.

Les Classes d'ouvriers mécaniciens

Les cours pour les ouvriers mécaniciens sont assez anciens, ils sont situés dans les centres du service d'entretien où se trouvent les ateliers des chemins de fer. Ce sont des classes créées pour permettre aux ouvriers de se perfectionner dans la technique, ou ce sont des classes d'apprentissage pour leurs enfants. Ces enfants doivent être diplômés des écoles primaires. Le réseau de Pei-Ning a établi un cours général pour un an, et un cours spécial pour quatre ans. Pendant la journée, les enfants font de petites besognes à l'atelier, et le soir, ils travaillent deux heures en classe. Ils bénéficient des études gratuites, et d'une indemnité de 4,8 à 18 dollars par mois. Une fois leurs études terminées, ils recevront des postes comme ouvriers métallurgistes, ou comme chauffeurs.

Dans le réseau de Pin-Han, les indemnités d'apprentissage sont plus élevées, elles varient de 12 à 24 dollars par mois. La durée des études et les heures de cours sont aussi différentes des précédentes. Le réseau a fixé pour tous les élèves la durée des études à quatre ans. Une demi-journée devant être consacrée au travail manuel, l'autre demi-journée aux études. C'est un emploi du temps très raisonnable, et qui évite le surmenage. Mais la jalousie des ouvriers titulaires est terrible, ils craignent la concurrence des apprentis qui semblent avoir des chances de s'élever à une meilleure position, et ils les combattent par tous les moyens. Pour résoudre ces conflits, le réseau a entrepris d'éduquer aussi ces ouvriers, et il leur offre les mêmes facilités d'améliorer leur situation.

En dehors de ces classes, nous avons encore des cours spéciaux pour les ouvriers du génie civil, pour le personnel ambulant, pour les garçons de wagons-restaurants, et de wagons-lits sur le parcours de Long-Haï et des classes pour les garçons de wagons-restaurants de Pei-Ning par exemple, ce sont au fond les mêmes œuvres appliquées à des conditions différentes selon les ressources et les besoins de chaque réseau.

B. — L'EDUCATION PROFESSIONNELLE COMPLÉMENTAIRE
EN DEHORS DE L'ECOLE

Le deuxième aspect du problème comporte l'éducation en dehors de l'école, destinée à compléter l'insuffisance d'instruction de l'école et qui a les mêmes caractères que l'éducation ordinaire. Malgré que le ralentissement des affaires des chemins de fer rende impossible la construction de bâtiments spéciaux, la plupart des réseaux ont établi un enseignement complémentaire dans les bâtiments des écoles de cheminots, de Fôu Luên, ou des autres locaux publics. Cet enseignement a pris des noms différents : « Salle d'éducation des cheminots, Salle de repos des cheminots », etc.

Il est divisé en six sections : premièrement, la section de repos est créée en vue de former des habitudes saines et des bonnes mœurs ; pour donner le goût de plaisirs plus élevés, on y joue des pièces de théâtre, on donne des concerts, on organise des réunions, des thés et autres distractions. Deuxièmement, la section des conférences a pour but d'exercer l'éloquence, de développer le cerveau ; des séances sont consacrées à des discours, ou à des discussions, ou à la conversation. Troisièmement, la section des livres et des journaux est fondée pour augmenter la capacité de lire et le goût des questions politiques ; elle comprend des salles d'études et un salon pour la lecture des journaux. Quatrièmement, la section d'organisation doit accroître chez les cheminots l'esprit de discipline de la vie en société ; on a organisé toutes sortes de sociétés, c'est dans cette section que les employés des chemins de fer apprennent comment ils peuvent former des associations. Cinquièmement, la section sanitaire s'occupe en même temps d'hygiène et d'éducation physique. Elle assure aux cheminots la possibilité de faire des exercices physiques, de pratiquer les sports. Elle donne les conseils médicaux nécessaires à combattre la propagation des épidémies. Sixièmement, une dernière section est destinée à inculquer aux agents les principes d'une meilleure manière de vivre, en leur donnant des connaissances économiques, en leur apprenant à organiser des caisses de crédit, des coopératives de consommation.

Les budgets de l'enseignement complémentaire en dehors de l'école sont chargés. Pour créer une salle d'études et en faire l'installation, le bâtiment coûte 8.000 dollars, l'aménagement 4.000 dollars et les autres frais mensuels 700 dollars. Une salle de repos et son installation demandent, pour le bâtiment 1.000 dollars, pour l'aménagement 500 dollars, et pour les autres frais mensuels 50 dollars.

L'enseignement professionnel complémentaire est obligatoire; le Ministère donne des primes ou des récompenses honorifiques aux cheminots pour les y encourager. De plus, si quelqu'un étudie vraiment bien, il lui assure une meilleure situation. Inversement, si les cheminots ne veulent pas s'instruire à l'école, ou s'ils y étudient mal, le Ministère les punit très sévèrement, parfois même il autorise leurs chefs à les renvoyer. D'autre part, si le réseau a appris à lire et à écrire à tous ses cheminots en deux ans, ou s'il a établi des écoles ou des salles d'études avec beaucoup de soin et fait de grands perfectionnements, le Ministère lui manifeste son encouragement et récompense aussi les personnes dévouées qui ont contribué à ce résultat.

V

Les Bourses d'Etudes

Dans l'enseignement secondaire et primaire, il n'y a pas de bourses, mais les études de ces deux catégories d'enseignement sont gratuites; selon les conditions familiales des agents, le Ministère leur donne des cahiers, d'autres fournitures scolaires, parfois des vêtements, par exemple un uniforme.

Quant à l'enseignement professionnel complémentaire, il est obligatoire et gratuit, comme nous l'avons dit plus haut. Le Ministère a essayé tous les moyens pour encourager les cheminots à en profiter; il leur a donné toutes les choses nécessaires comme dans les écoles de leurs enfants, souvent

même il leur a accordé des congés payés pour faire ces études.

L'enseignement supérieur a des bourses spéciales pour les étudiants, surtout pour ceux qui veulent perfectionner leurs études à l'étranger, et l'élève qui obtient la première place dans ses examens est remboursé de ses frais d'inscription. Les premières bourses à l'étranger furent données en 1906. A ce moment, notre gouvernement impérial avait compris que le développement des communications du pays est un des éléments de sa civilisation. Il avait de 1906 à 1911 envoyé 639 étudiants au Japon, 80 en Belgique, 60 en Amérique et quelques-uns en Angleterre. Après la révolution de 1911, et surtout dans ces dernières années, le chiffre des boursiers s'est élevé à plus de mille, et les bourses leur ont permis de séjourner dans tous les grands pays du monde. Les bénéficiaires sont des diplômés de l'Université des Communications ferroviaires, ou des fonctionnaires du Ministère et des réseaux de chemins de fer.

Les bourses pour les diplômés sont réparties en deux catégories : les bourses proprement dites et les subventions. Dans le premier cas, c'est-à-dire, celui de la bourse entière, l'étudiant doit obéir strictement aux règlements du Ministère. En ce qui concerne le second, il reçoit la moitié de la somme reçue par le précédent, mais il a plus de liberté. La somme allouée aux étudiants varie selon le pays où ils étudient; mais en général, ils ont souvent assez d'argent pour vivre, même plus aisément que les autres étudiants. En cas de maladie ou de décès, le Ministère leur accorde une somme supplémentaire; de plus, pour les boursiers, le Ministère paie aussi les frais de voyage aller et retour. La durée des études est fixée par le Ministère, mais dans certains cas, elle peut être prolongée; les études une fois terminées, les boursiers doivent rentrer en Chine le plus tôt possible, et déclarer leur arrivée au Ministère dans un délai de trois mois. Ils doivent alors faire une demande de poste. Le Ministère les nommera à titre provisoire pour six mois et ils ne seront titularisés que s'ils ont fait leurs preuves.

Les jeunes fonctionnaires, qui restent au moins trois ans dans un réseau, ou au ministère, et ont donné satisfaction

dans leur travail, peuvent demander à aller à l'étranger, en vue de se perfectionner dans leur métier. Le Ministère leur accorde un congé payé de deux ou trois ans. Pendant cette période d'études, ils bénéficieront de leur traitement, mais ils n'auront aucune des indemnités afférentes à leur fonction. Une fois que leurs études seront terminées, ils changeront ou non pour aller dans un meilleur poste, cela dépendra du résultat de leurs études, et du progrès de leurs connaissances techniques. Toutefois, la plupart de ces agents ont, par ce stage à l'étranger, amélioré leur situation.

Selon la *Revue des Chemins de fer*, la dépense annuelle des bourses d'études à l'étranger, de 1933 à 1936, s'est élevée à 255.537 dollars. En 1936, on compte 19 boursiers et 8 subventionnés; il y a 13 étudiants en Angleterre, 7 en Amérique, 4 en Allemagne et 3 en France.

CINQUIÈME PARTIE

Un Exemple des Œuvres sociales appliquées dans les Réseaux de Chemins de Fer étrangers

SOURCES ET DOCUMENTS

L'effort social des grands réseaux de Chemins de fer en faveur de leur personnel.

(Le musée social, 5, rue Las-Cases, Paris, 1935).

L'Œuvre sociale du P. L. M.

(Thèse, par Armand Moreau, Paris, 1927).

Le Personnel des Chemins de fer.

(Thèse, par T. F. Lassalette, Paris, 1929).

Pour nous documenter sur ce chapitre, nous avons cherché des renseignements dans tous les grands pays du monde et nous devons remercier, ici, les pays qui nous ont envoyé des indications précieuses, la France, l'Angleterre, la Belgique, l'Allemagne, le Canada, la Tchécoslovaquie et le Bureau International du Travail de Genève. Nous traduirons ces textes en chinois d'autre part.

Nous choisissons les documents les plus complets et, pour donner un exemple, nous prendrons ceux qui nous sont donnés par la France.

Il est certain que les œuvres sociales appliquées dans l'industrie des chemins de fer français sont très développées. Pour le logement, les grands réseaux de chemins de fer français ont construit des cités, des immeubles et des jardins ouvriers. Pour l'assistance matérielle ou pécuniaire, ils ont organisé diverses caisses de secours, des coopératives de consommation et des économats, etc. De plus, il existe des organisations d'ordre intellectuel ou professionnel destinées aux divers fonctionnaires. En un mot, la question de ces œuvres sociales en faveur du personnel est traitée avec beaucoup d'intérêt. Mais nous ne voulons pas trop compliquer la question que nous étudions et nous envisagerons seulement la question de l'aide à l'enfant chez le cheminot français, car la France est un des pays les plus avancés matériellement surtout dans le domaine industriel qui y est très développé. Malheureusement, le taux de la natalité en France est très bas, il est seulement de 1,52 % en 1935, comparé avec celui d'autres pays pour la même année, par exemple avec l'Allemagne, 1,89 % ; l'Angleterre, 1,47 % ⁽¹⁾ et l'Italie 2, 31 %. L'une des causes de cette dénatalité est l'ambition des parents qui ne veulent pas beaucoup d'enfants par crainte de les mal élever. *Pour avoir un enfant, les parents français doivent d'abord examiner leur portefeuille.*

Nous avons traversé presque toute l'Europe et nous avons constaté que la France est le pays le plus riche et le plus favorable à un niveau de vie élevée pour les enfants. Nous avons vu de belles voitures d'enfants, plein les rues et de jolis vêtements d'enfants dans les vitrines des grands magasins. Chaque enfant est souvent habillé comme un petit prince, même dans les familles ouvrières. Les ouvriers français font des économies toute l'année pour envoyer leurs enfants passer les vacances au bord de la mer ou à la montagne. Les œuvres sociales en faveur des enfants d'ouvriers sont encouragées aussi par le Gouvernement français. Elles sont appliquées dans toutes les catégories d'industries. Ces

⁽¹⁾ Il est vrai que l'Ecosse et l'Irlande ont un coefficient un peu plus élevé (1,78 et 1,92 %).

œuvres sont très intéressantes et leur étude est pleine d'importance pour la Chine. C'est pourquoi nous l'envisageons ici dans un chapitre spécial et nous espérons qu'elle suscitera chez nos socialistes, économistes et philanthropes le désir d'étudier aussi ce problème.

L'Aide à l'Enfance chez les Cheminots français

I. — La Protection de l'enfance avant et après la naissance

Le taux de la natalité en France est très faible, comme nous l'avons dit plus haut. Le Gouvernement français a essayé d'encourager la natalité pour sauver l'avenir du pays. En cas de grossesse, la femme employée dans une compagnie de chemins de fer français, de même que l'ouvrière de n'importe quelle industrie, bénéficie d'un délai de douze semaines de vacances payées, avant et après l'accouchement. Les grands réseaux ont créé aussi des maternités et des services de consultations prénatales qui sont ouverts, non seulement aux femmes-employées, mais également aux femmes des agents.

Après la naissance. — Grâce à l'œuvre excellente citée plus haut, la mortinatalité est moins nombreuse parmi le personnel ferroviaire que dans l'ensemble de la population française. Les grands réseaux ne se tiennent pas pour satisfaits de ce résultat, ils continuent leurs efforts pour aider leurs collaborateurs à établir des services de consultations de nourrissons, afin de protéger la santé de l'enfant, car la mortalité infantile est fréquente au cours de la première année. Surtout pour la jeune mère qui souvent manque d'expérience, ces services permettent une certaine éducation en vue des soins à donner aux bébés d'une part et de la protection de la santé de l'enfant, même de la surveillance à domicile, d'autre part.

Cette œuvre possède des maisons particulières dans les

grandes villes du réseau et, dans les stations moins importantes, l'un des réseaux a préparé un wagon spécial consacré à une consultation de nourrissons ambulants.

Pour compléter les consultations, les réseaux de chemins de fer ont organisé des services de « Gouttes de lait ». Là, on distribue un lait parfaitement stérilisé et vendu aux agents à un prix très réduit. Dans un réseau, cette œuvre n'existe pas, mais elle est remplacée par une caisse de maladie et par une subvention aux agents sous forme d'indemnité d'allaitement. Dans des cas spéciaux, la femme d'un agent, ou la femme-employée, ne peut quelquefois pas élever son enfant elle-même, alors les réseaux de chemins de fer ont organisé des centres pour le placement des bébés dans des familles choisies, où ils sont élevés dans les conditions d'hygiène et d'alimentation des plus favorables. Quand les enfants sont grands, on les place dans des jardins d'enfants. Ils y apprennent la maîtrise de soi, la bonne camaraderie, le dessin, l'écriture et aussi à exécuter certains petits travaux manuels, etc.

II. — *Les Allocations de naissance et de famille* .

L'argent arrange toutes sortes de choses. Les réseaux de chemins de fer français accordent des allocations pécuniaires pour compenser ou réduire les charges très lourdes de leurs agents. Ils ont accordé des allocations de naissance d'une somme de 150 francs, si l'agent bénéficiaire n'a pas d'autre enfant vivant ; 225 francs si celui-ci a déjà un enfant vivant ; 300 francs s'il a déjà deux enfants vivants. En dehors de ces allocations pécuniaires, les réseaux ont donné aussi ce qu'on appelle une aide en nature, comme, par exemple, des petits lits, la layette, etc. Toutes ces œuvres sont appliquées à la naissance même de l'enfant pour diminuer les charges exceptionnelles des parents. Mais cela ne suffit pas encore car l'enfant implique de gros frais pour toujours. Les réseaux ont donc créé un régime d'allocations pour charges de famille lorsque les enfants sont âgés de moins de 18 ans. Parfois, dans des cas exceptionnels, ils accordent des allocations jusqu'à la majorité de l'enfant. Il n'y a pas de limite d'âge pour

les enfants atteints d'infirmité et incapables de se livrer à aucun travail. Le montant de ces allocations varie entre 705 et 1.005 francs pour chacun des deux premiers enfants; 1.440 et 1040 francs pour le troisième; 1.560 et 2.160 pour chacun des suivants.

En dehors de ces secours pécuniaires et matériels, les réseaux organisent aussi des colonies et des foyers de vacances pour les enfants des agents, surtout pour ceux qui habitent dans des agglomérations urbaines. Tous les ans, selon les possibilités de chaque réseau, les enfants sont envoyés à la mer ou à la montagne pour y passer un certain laps de temps. Là, le temps de ces enfants s'écoule normalement, entre les bains, les promenades et la pêche. Parfois ils vont visiter, en autocars, des sites intéressants ou font, en bateau, des promenades jusque dans les îles avoisinantes. Mais les réseaux ne manquent pas non plus d'œuvres intellectuelles et morales pour ces campeurs; ils leur donnent des cours post-scolaires et, de temps à autre, une petite causerie ou une conférence. Ces cours post-scolaires servent également à former les futurs éléments des cadres dirigeants du réseau ainsi qu'à compléter l'apprentissage. La colonie de l'un de ces réseaux peut recevoir, chaque année, 500 apprentis pendant les vacances.

III. — *Le Problème de l'enseignement*

Pour contribuer à l'orientation professionnelle des jeunes gens, les réseaux de chemins de fer français ont un enseignement spécial qu'on appelle : « Les cours de débrouillement », enseignement qui va du travail du fer et du bois, jusqu'à celui de la cordonnerie, de la cuisine, du raccomodage, de la reliure et des installations électriques courantes; ces cours sont ouverts aux fils d'agents en vue de leur donner le goût et l'habitude du travail manuel et de faciliter aussi le choix de la profession future de l'enfant. Les réseaux organisent aussi un enseignement ménager pour les filles d'agents. Ces cours sont complétés par les sports, l'éducation physique et la natation, comme pour les cours de débrouillement. En ce qui concerne l'enseignement scolaire, les

réseaux ont créé des cours spéciaux pour les enfants des deux sexes en vue de la préparation au certificat d'études. Ils organisent également un concours officiel pour les enfants de 12 à 14 ans, en vue de leur distribuer des bourses de fin d'études. Les allocations d'études se prolongent souvent jusqu'à l'enseignement supérieur pour les enfants particulièrement intelligents et cela jusqu'au moment où ils doivent faire le choix d'une carrière. De plus, les réseaux accordent, sous forme de livrets de caisse d'épargne, des primes aux enfants qui se sont placés en tête de leur classe. Quand ces jeunes gens se marient, les réseaux leur donnent parfois des dots.

En un mot, ils s'occupent d'eux dès avant leur naissance et jusqu'au jour où ils seront, à leur tour, pères de famille.

Si ces jeunes gens continuent le même métier que leurs parents, c'est-à-dire s'ils sont fonctionnaires de l'un des réseaux, ils bénéficient d'avantages encore plus nombreux que les autres œuvres jusqu'à l'âge de la retraite.

Pour les enfants délicats, les réseaux ont créé des préventoria en vue de les préserver contre la tuberculose.

A Asnelles, ville de France, il y a une société qui s'appelle : « Les enfants des chemins de fer français ». Elle comprend deux maisons : l'une pour les garçons et l'autre pour les filles. A l'heure actuelle, on y soigne 170 enfants, et les résultats acquis sont remarquables. Ils ont, non seulement amélioré l'état physique des enfants, mais aussi leur état intellectuel.

Depuis 1928, date d'ouverture des préventoria et jusqu'en mai 1935, ils ont reçu 944 enfants.

Ces établissements qui comptaient 212 lits à la fin de 1935, ont coûté environ six millions de francs.

IV. — Orphelinats

Lorsqu'un agent, chef de famille, disparaît, non seulement les Réseaux versent des allocations en faveur de la veuve et de l'orphelin, mais assurent le placement et l'éducation des enfants dont les familles se trouvent dans une situation par trop précaire. Certains Réseaux ont institué des

fondations pour constituer des pécules qui faciliteront plus tard l'entrée de ces enfants dans la vie.

Indépendamment de cette aide directe, les Compagnies encouragent les sociétés de secours mutuels qui ont pour but, elles aussi, de venir au secours des familles de leurs sociétaires touchées par l'adversité. Ces sociétés reçoivent une aide très large des Réseaux. On peut citer notamment ici l'Orphelinat des Chemins de Fer Français, qui englobe les réseaux de la Métropole et des Colonies. Fondée en 1891, cette œuvre poursuit inlassablement une action qui est appréciée par tout le personnel des Chemins de fer français.

Le régime exclusif de l'Orphelinat est, on peut le dire, le système de l'éducation familiale, en ce sens que l'aide accordée aux familles ne leur enlève pas la liberté de placer et d'éduquer les enfants à leur convenance. En effet, au décès du père ou de la mère de famille, il est versé entre les mains du conjoint survivant ou des tuteurs, des allocations annuelles dont le taux est fixé en fonction de la situation de famille et du nombre des orphelins, âgés de moins de 16 ans, qui la composent. Ces allocations, suivant que l'enfant est orphelin de mère ou de père ou à la fois orphelin de père et de mère, vont de 500 francs à plus de 7.000 francs, s'il s'agit de familles nombreuses. Les ressources de l'Orphelinat seraient insuffisantes pour parer à d'aussi lourdes charges, aussi, les Réseaux versent-ils à l'Orphelinat des Chemins de Fer Français des subventions qui atteignent, en général, plus du tiers des sommes versées ainsi aux familles dans l'adversité.

Indiquons que le nombre des familles secourues par l'Orphelinat a été, au cours de l'année 1935, de 5.114, entraînant une dépense de 3.600.000 francs. Si l'on ajoute que depuis sa fondation, l'Orphelinat des Chemins de Fer Français a ainsi versé plus de 40.000.000 de francs, on aura une idée de l'importance et de l'utilité de cette association éminemment philanthropique.

Il existe d'autre part un orphelinat national des chemins de fer, dont l'action a commencé en 1904 et dont les adhérents ne sont astreints qu'à une modeste cotisation. Cet établissement dispose de deux maisons particulières, l'une à Avernès et l'autre au Vésinet.

Conclusion

En Chine le problème des œuvres sociales ne se pose guère qu'à une époque récente étant donné l'état peu évolué de l'industrialisation et la situation dans laquelle se trouve l'économie rurale de notre pays. Par ailleurs, dans la dernière décade — et même aux heures les plus difficiles qu'ait traversées la Chine — le pays n'a pas interrompu son effort d'industrialisation. Malheureusement, l'industrie naissante chinoise s'est vue cependant menacée par l'absence d'efficacité des mesures de protection prises par le gouvernement.

Mais, en nous cantonnant dans le domaine économique, pour que l'industrie chinoise puisse victorieusement s'opposer à la concurrence étrangère, il faut au moins maintenir la classe ouvrière dans une bonne situation physique et morale. C'est là le but des œuvres sociales.

A vrai dire, la question, en Chine, est très récente. Mais, depuis peu, l'opinion publique a commencé à se préoccuper de ce problème et, par le truchement du Gouvernement Central, demande l'urgente intervention des pouvoirs publics dans la matière.

Le Gouvernement national, conscient de l'importance de cette question et conformément au vœu général, a renforcé, il y a peu d'années, son effort à cet égard. Par exemple, les décrets de 1929 relatifs aux règlements d'ateliers sont entrés en vigueur le 1^{er} août 1931. En 1933, aussi, on a créé un

Bureau de Contrôle des Usines. Le champ d'application de ces règlements a été fort étendu.

Malgré celà, les règlements ainsi promulgués et destinés à améliorer le sort des ouvriers n'ont pas été strictement respectés, à cause de la mauvaise volonté des patrons, de sorte que, pendant quelque temps, ces mesures ont été quasi-inopérantes. C'est pourquoi le Gouvernement, aidé en celà par l'initiative privée, s'efforça de mettre sur pied quelques œuvres jugées parmi les plus indispensables. En règle générale, les œuvres sociales appliquées dans les entreprises industrielles sont peu nombreuses en comparaison avec celles concernant les réseaux ferroviaires. J'ai d'ailleurs eu l'occasion de le montrer dans le premier chapitre. Sans entrer dans le détail, je rappelle les résultats généraux auxquels je suis arrivée sur la question.

En ce qui concerne le logement des ouvriers dont dépend en grande partie, l'efficacité du service sanitaire ouvrier, il me paraît qu'il laisse encore beaucoup à désirer. Et ceci malgré que dans les villes industrielles et abondamment peuplées comme Shanghai et Nankin, des maisons d'habitation à bon marché et de nouveaux villages ouvriers aient été construits, soit provenant de l'initiative privée, soit à l'aide des deniers publics.

La concentration urbaine née du développement de l'industrie, et accélérée par la dépression économique, constitue aujourd'hui un phénomène social extrêmement important, tant au point de vue de l'hygiène publique qu'au point de vue de la condition du travail. Je suis persuadée — et on peut constater ceci en examinant les statistiques — que les maisons ainsi construites ne sont pas suffisantes et il s'en faut de beaucoup, pour loger convenablement la masse ouvrière et qu'un effort très sérieux dans ce sens devrait être amorcé sans retard surtout du côté municipal. Autrement le service sanitaire ouvrier ne pourrait obtenir les résultats escomptés, quoiqu'il ait déjà enregistré pas mal de succès surtout depuis la collaboration entre la Société des Nations et la Chine relativement au service de l'hygiène publique.

Cependant, le chômage, une autre conséquence de l'ag-

glomération urbaine a attiré l'attention de l'opinion publique. La Chine qui a vécu depuis des siècles dans un système d'économie familiale et de production agricole, ne connaît la question du chômage que superficiellement. Mais il en est tout autrement aujourd'hui, et le monde économique a senti les répercussions qui se reflètent de plus en plus lourdement sur l'ensemble de la situation sociale, en particulier pendant la crise mondiale qui n'a épargné personne. Toutefois, il est à noter que la question du chômage chez nous présente un autre aspect qu'il ne faut pas perdre de vue, c'est que nos industries, malgré une énorme masse d'ouvriers, se trouveront à court d'ouvriers qualifiés (Skilled labour). Donc l'éducation des ouvriers dans les entreprises industrielles, bien qu'elle soit moins poussée que l'étude de l'orientation professionnelle en France, est cependant une condition *sine qua non* du perfectionnement de l'industrialisation chinoise. Dans l'Assemblée de l'éducation nationale de 1928, une proposition concernant l'éducation ouvrière a été faite et depuis lors, des écoles populaires ont été ouvertes. A en juger d'après les programmes suivis dans ces écoles, si soigneusement élaborés soient-ils, j'y trouve une grave lacune que les pouvoirs publics et l'initiative patronale, n'ont pas jusqu'ici comblée. Rien, relatif à l'instruction professionnelle, n'a été inscrit dans ces programmes. Les ouvriers n'ont pas beaucoup de chance de s'élever au rang d'ouvriers qualifiés ce qui permettrait d'améliorer leur sort; de leur côté les patrons se trouveront toujours dépourvus d'ouvriers qualifiés. Somme toute, l'industrie en général, en souffrirait. Il serait souhaitable que d'innombrables écoles professionnelles s'établissent dans le plus bref délai en vue de procurer aux ouvriers l'instruction professionnelle.

De plus, je crois que les conditions politiques dans lesquelles fonctionnent les lois ouvrières, ont exercé une influence primordiale dans le domaine social. Aujourd'hui, l'autorité du Gouvernement Central qui a achevé l'unification du pays, se manifeste d'une façon très nette depuis la révolution de 1911, et l'application vigoureuse des règlements sur les œuvres sociales n'est plus une tâche difficile.

Les bons résultats auxquels a abouti l'application des

règlements spéciaux aux réseaux des chemins de fer ont prouvé que ce qui importe avant tout, ce n'est pas l'expression de vœux, mais les actes, c'est-à-dire leur mise en application. En Chine les chemins de fer sont exploités presque en entier par l'Etat lui-même et ainsi les œuvres sociales dans ce domaine sont plus développées.

A tout prendre, les conditions de vie des cheminots sont plus convenables que celles des ouvriers industriels étant donné que d'abord, des règlements ont été plus uniformes et vigoureux et qu'ensuite des fonds spéciaux alimentés par le Ministère ou par les divers réseaux de chemins de fer ont été spécialement affectés à ce propos. A la lumière des résultats des œuvres sociales concernant les cheminots, j'incline à penser que le monde industriel y aurait déjà beaucoup à emprunter sans qu'il y ait besoin d'aller chercher trop loin à l'étranger où, sauf quelques exemples qui sont très utiles pour nous, l'aptitude des ouvriers et les constitutions économiques et sociales sont foncièrement différentes des nôtres.

Malgré tout la situation économique chez nous, est difficile par suite d'une évolution rapide vers la grande industrie et le capitalisme, surtout depuis les événements de 1931 — l'invasion japonaise en Mandchourie. Les répercussions politiques sur le sort des ouvriers a été considérable de sorte que nos cheminots ne vivent pas mieux aujourd'hui que d'autres ouvriers qui sont toujours dans des conditions insupportables. Constatons, en tout cas, qu'en Chine le capital n'est pas encore concentré entre les mains des capitalistes et que les ouvriers ne s'y constituent pas en groupes contre les entrepreneurs nationaux, mais cherchent surtout à briser le joug étranger. La doctrine économique de notre pays trouve en somme sa meilleure expression dans la doctrine de Sun-Yat-sen ; c'est-à-dire « les trois principes du peuple », racial, démocratique, social ; lesquels nous indiquent la route à suivre en matière économique : l'équilibre de la propriété privée d'une part, et des limites apportées à la concentration du capital d'autre part. C'est en nous inspirant de ces principes que nous compléterons nos œuvres sociales ! Du moins, peut-on espérer que grâce à une politique de réformes ten-

dant à l'amélioration des conditions de vie pour la classe la plus nombreuse, la Chine aurait, sans heurts et sans révolution trop brutale, à trouver son équilibre, et sans rompre complètement avec ses traditions, à s'engager dans la voie de la civilisation moderne.

Vu, le 8 mai 1937

*Le Doyen de la Faculté des Lettres
de l'Université de Paris*

H. DELACROIX

Vu et Permis d'Imprimer

Le Recteur de l'Académie de Paris

CHARLÉTY

Index des Noms chinois

Liste A

INDEX DES MOTS CHINOIS

LISTE A

- | | | |
|-----|---|---|
| C | 1) Changhaï Kiso T'ong Ta
Hio Pen Pou Ko Yuan. | 41) Pe-cha. |
| | 2) Changhaï Nan Yang Kong Hio. | 42) Pei-Ning (Réseau de). |
| | 3) Chan-hai-Koan. | 43) Pei-ping (Pékin). |
| | 4) Chan-tong. | 44) Pin-Han (Réseau de). |
| | 5) Che-kia-tchoang. | 45) Pin-Souei (Réseau de). |
| | 6) Che-si-chong. | 46) Pin-ti-ts'iuén. |
| P - | 7) Pong-tchéh. | S - |
| | 8) Pou Louen Hio Kiao. | 47) Siang-Ngo (Réseau de). |
| | 9) Pou Louen Siao Hio. | 48) Sin-hiang. |
| | 10) Pou Louen Tchong Hio. | 49) Sin-yang. |
| H - | 11) Ho-nan. | 50) Si-tché-men. |
| | 12) Hong-k'iao-lou. | 51) Siuen-mos. |
| | 13) Hou-Hang-Yong (Réseau de). | 52) Siu-kia-hoéi. |
| | 14) Hou-nan. | 53) Souei-yuan. |
| | 15) Hou-peï. | 54) Sou-tcheou. |
| I - | 16) Ying-k'eu. | 55) Sun Yat-sen. |
| K - | 17) K'ang-tchoang. | T - |
| | 18) Kao-tchong. | 56) T'ang-chan. |
| | 19) Keou-pang-tse. | 57) T'ang Chan Kong Tch'eng
Hio Yuan. |
| | 20) Kiang-agan. | 58) T'ie Lou Hio Tang. |
| | 21) Kiao-Tai (Réseau de). | 59) T'ie Lou Koan Li
Tch'ouan Si Soue. |
| | 22) Kiao T'ong Ta Hio. | 60) Trois principes du peuple. |
| | 23) Ki-nan. | 61) T'ao-Ts'ing (Réseau de). |
| | 24) Kin-Pong (Réseau de). | 62) Ta-tong. |
| | (Même réseau que Pei-Hing) | 63) Ta-tong. |
| | 25) Kin-Hou (Réseau de). | 64) Tch'ou-tchong. |
| | 26) Kin-tcheou. | 65) Te-tcheou. |
| | 27) Ki-Tchang (Réseau de). | 66) Tchang-kia-k'eu. |
| | 28) Koang-Choéi. | 67) Tchang-sin-tien. |
| | 29) Koang-Kieou (Réseau de). | 68) Tchang-tcheou. |
| | 30) Kouomintang. | 69) Tchang-te. |
| | 31) Kou Mong-yu. | 70) Tchong-Tai (Réseau de). |
| | 32) Koué P'ei-ts'ing. | 71) Tchong-kiang. |
| L - | 33) Lieou-kia-miao. | 72) Tch'en Ta. |
| | 34) Ling-aan. | 73) Tchong-tcheou. |
| | 35) Long-Hai (Réseau de). | 74) Tsi-nan. |
| N - | 36) Nan-k'eu. | 75) Tsing-tao. |
| | 37) Nan-Siun (Réseau de). | 76) Tsin-Pou (Réseau de). |
| | 38) Ning-pou. | 77) Ts'in-wang-tao. |
| P - | 39) Pao-t'eu. | W - |
| | 40) Pao-ting. | 78) Wou-Han (Wou-tchang et
Han-keou). |
| | | 79) Wou-Pei-fou. |
| | | 80) Wou-song. |
| | | Y - |
| | | 81) Yue-Han (Réseau de). |
| | | 82) Yuan Kong Tsi Ti Hio Hiao. |

(Certains noms propres universellement connus, comme par exemple, Nankin, Changhaï, etc., ne figurent pas dans cet index).

Index des Noms chinois

Liste B

Liste P.

- C.
1 上海交通大學各師各院
2 上海南洋公學
3 山海關
4 山東
5 瀋陽
6 瀋陽(鐵路)
7 四洮(鐵路)
8 石家莊
9 四平街
10 寶清

- P.
11 豐鎮
12 扶輪學校
13 扶輪小學
14 扶輪中學

- H.
15 海倫
16 海州
17 河南
18 紅橋路
19 滄杭南(鐵路)
20 湖南
21 湖北
22 呼海(鐵路)
23 呼蘭

- I.
24 營口

- K.
25 庫拉
26 克山
27 高中
28 義和子
29 江岸
30 膠濟(鐵路)
31 交通大學
32 墜南
33 吉林
34 吉長(鐵路)
35 吉敦(鐵路)
36 京奉(即北平鐵路)
37 京滬(鐵路)

- K.
38 錦州
39 廣水
40 九龍
41 九江
42 廣九(鐵路)
43 國民黨
44 顧孟餘
45 鄂培青

- L.
46 蘭州
47 樂昌
48 劉家廟
49 鎮南
50 隴海(鐵路)
51 龍江

- N.
52 南口
53 南昌
54 南滿(鐵路)
55 昂昂溪
56 寧波

- P.
57 包頭
58 保文
59 白沙
60 北寧(鐵路)
61 北平(北京)
62 平漢(鐵路)
63 平綏(鐵路)
64 平地泉
65 浦口

- S.
66 湘鄂(粵漢鐵路南段)
67 新鄉
68 信陽
69 西貢門
70 宣化
71 徐家匯
72 綏遠
73 蘇州
74 徐通仙

- T.
75 洮南
76 洮昂(鐵路)
77 道口
78 唐山
79 唐山工程學院
80 鐵路學堂
81 鐵路管理傳習所
82 太原
83 三民主義
84 道清(鐵路)
85 大同
86 大東
87 初中
88 德州
89 張家口
90 長沙
91 長辛店
92 長春
93 常州
94 彰德
95 正大(鐵路)
96 陳達
97 鄭州
98 敦化
99 海面
100 齊元(鐵路)
101 青島
102 清化
103 津浦
104 秦皇島

- W.
106 武漢(武昌與漢口)
107 吳佩孚
108 吳淞

- Y.
109 粵漢(鐵路)
110 員工子弟學校
111 永吉

Bibliographie

I. — Ouvrages en langue chinoise.

Le numéro spécial des statistiques des chemins de fer.

1^{re} Série : Les statistiques du nombre des ouvriers et de leur salaire.

2^e Série : Recherche de la vie familiale et d'instruction des cheminots.

(Section du travail de la Direction des affaires du Ministère des chemins de fer, Nankin, 1930).

Les statistiques des agents des chemins de fer de l'Etat.
1^{re} série.

(Section du travail de la Direction générale du Ministère des chemins de fer, Nankin, 1934).

Les statistiques des salaires des réseaux des chemins de fer du Nord.

(Bureau de recherches sur les questions sociales de Pei-ping, par Liou Sin-kiuan, Pei-ping, 1930).

Recueil des règlements du travail des réseaux de chemins de fer.

(Section du travail du Ministère des chemins de fer, Nankin, 1935).

Recueil des règlements d'éducation des cheminots.

(Comité d'éducation du Ministère des chemins de fer, Nankin, 1935).

Recueil des règlements de chemins de fer.

(par la réunion des conseillers du Ministère des chemins de fer, Nankin, 1933).

Recueil des règlements du Ministère des Communications.
(par la réunion des conseillers du Ministère des Communications de Pékin, 1920).

Recueil des règlements en vigueur du chemin de fer de Pin-Han.

(Le service général de l'administration du chemin de fer de Pin-Han, Hankéou, 1931).

Le rapport annuel du comité d'éducation des cheminots du Ministère des chemins de fer, Nankin, 1932.

Les procès-verbaux de la conférence des polices du chemin de fer de l'administration de police du chemin de fer appartenant directement au Ministère des chemins de fer (Nankin, 1932).

Annales des chemins de fer, n° 1.

(Comité de rédaction des annales du Ministère des chemins de fer, Nankin, 1933).

Annales des chemins de fer, n° 3.

(Secrétariat du Ministère des chemins de fer, Nankin, 1936).

La première annale chinoise du travail.

(Bureau de recherches sur les questions sociales de Pei-ping, Pei-ping, 1928).

La deuxième annale chinoise du travail.

(Bureau de recherches sur les questions sociales de Pei-ping, Pei-ping, 1932).

Annuaire chinois du travail.

(Comité de rédaction de l'annuaire chinois du travail du Ministère de l'Industrie, Nankin, 1933).

Législation ouvrière.

(Commercial press, Shanghai, 1927. Par Sun Shao-kung).

Le numéro spécial de la législation ouvrière.

(Facultés de droits de l'Université de Tong-Wou, Changhaï, 1933).

Le rapport de la cinquième liquidation des coopératives de consommation du chemin de fer de Kiao-Tsi.

(Le réseau de Kiao-Tsi, Tsing-tao, 1935).

L'esquisse du problème du travail.

(La série d'économie politique, par Chen Tché-lou, la librairie universitaire, Chang-hai, 1934).

Standard of living of Shanghai laborers (en deux langues : anglaise et chinoise, Hôtel de Ville de Shanghai, 1934).

II. — *Revue en langue chinoise*

Revue des chemins de fer.

(Confédération des chemins de fer de toute la Chine, 1935-1936) (Volume 1, numéros 4, 5, 7, 8, 9, 11 et 12).

Hebdomadaire de cheminots, n° 331, 1933.

Bi-Mensuelle des cheminots, n° 133, 1935.

(Comité d'éducation des cheminots du Ministère des chemins de fer, Nankin).

Revue des communications.

(Volume 4, n°s 4 et 5, Nankin, 1936).

Revue mensuelle du travail.

(Volume 4, n°s 4 et 5. Société de revue mensuelle du travail de Nankin, 1935).

Revue trimestrielle de sciences sociales.

(Volume 1, n° 2, 1930; volume 2, n° 2, 1931. Bureau de recherches sur les questions sociales de Pei-ping).

III. — *Ouvrages en langue française*

L'effort social des grands réseaux de chemins de fer en faveur de leur personnel.

(Le musée social, 5, rue Las-Cases, Paris, 1935).

L'œuvre sociale du P. L. M.

(Thèse, par Armand Moreau, Paris, 1927).

Le Personnel des Chemins de Fer.

(Thèse, par J.-F. Lassalette, Paris, 1929).

L'évolution des besoins dans les classes ouvrières.

(par M. Maurice Halbwachs, correspondant de l'Institut, professeur à l'Université de Strasbourg et de Paris, 1933).

Utilisation des loisirs des travailleurs.

(par M^{me} Gaston Etienne, paru en 1935, chez Eug. Berlin, 8, rue Férou, Paris).

Les études sur les relations industrielles : Les entreprises de transport de Londres.

(Bureau International du Travail, Genève, 1930).

Les études sur les relations industrielles : Les chemins de fer nationaux du Canada.

(Bureau International du Travail, Genève, 1935).

Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans. Notice sur les industries en faveur de son personnel, Paris, 1930.

Mission aux Etats-Unis et au Canada, septembre, octobre, 1929. Les œuvres médico-sociales des compagnies de chemins de fer (Rapport, Paris, 1930).

Assurances sociales.

Société nationale des chemins de fer belges. Service du personnel, bureau, 53/1, Bruxelles, 1936.

La question ouvrière en Chine.

(Thèse, par Lim Hy-soon, Nancy, 1931).

Le travail industriel des femmes et des enfants en Chine.

(Thèse, par Wang Simine, Paris, 1933).

Contribution à l'étude de la population chinoise.

(Thèse, par Nanming Liu, Publications de la bibliothèque Sino-Internationale, Genève, n° 3, en 1935).

La Situation en Droit privé de la femme chinoise.

(Thèse, par Cheng Hsiu, Nancy, 1935).

Annuaire statistique de la Société des Nations, 1934-35, Genève, 1935.

IV. — *Ouvrages en langue anglaise*

Shanghai as shown in statistical tables.

(National Research Institute of social sciences, Académie sinica, Nanking, 1932, By C. Y. Lo).

The Chinese railways a historical survey of the development of railway constitution.

(By Cheng lin, Formerly counsellor in the Ministry

(By Cheng Lin, Formerly counsellor in the Ministry of Railway, 1935).

A study of the standard of living of wor King families in Shanghai.

(By Simon Yang and L. K. Tao, 1931).

The railways athletic association official Year Book, 1935-1936.

Great western railway social and educational union.

Fourteenth annuel report and statenent of accounts, 1935, 158, Western Terrace, Paddington w. 2.

Great western railway social and education union. Reles. (Paddington W. 2. December, 1931).

Great Western railway first aid movement.

(General manager's office, Paddington station, London, w. 2).

Chiao-Tung University general catalogue (1932-1933).
Shanghai, China.

V. — *Ouvrages en langue allemande.*

Die Durchfuhung der gesetzlichen unfallversicherung.

(Von Dr. Jur Fflax Reindl, Berlin, 1928).

Die Angestellten-und Arbettelos-enversicherung.

(Von Otto Kuhatscheck, Berlin, 1930).

Die Wohfahrts-und sclbsyhilfeeinrichtungen.

(Von Karl Heiges, Berlin, 1929).

Das Bekleidungswesen.

(Von Adolf Jager, Berlin, 1930).

Die Gestzliche Krankenversicherung.

(Von Dr. Richard Schmidt, Berlin, 1930).

Table des Matières

INTRODUCTION	41
PREMIÈRE PARTIE	
Aperçu des Œuvres sociales existant dans les Entre- prises industrielles en Chine	17
DEUXIÈME PARTIE	
Les conditions de la vie personnelle et familiale des Cheminots	35
TROISIÈME PARTIE	
La vie professionnelle des Agents	65
QUATRIÈME PARTIE	
Le problème de l'éducation dans les Chemins de fer.	91
CINQUIÈME PARTIE	
Un exemple des Œuvres sociales appliquées dans les Réseaux de Chemins de fer étrangers	115
CONCLUSION	123
BIBLIOGRAPHIE	131

